

TEXAS Y PACÍFICO.

Por Dallas, Fuerte Worth, San Antonio, Galveston, Nueva Orleans, Hot Springs, Little Rock, San Luis, Chicago, Nueva York, Washington, Baltimore y otras varias ciudades. Los trenes llegan á El Paso á las 5 y 25 minutos de la tarde, tiempo Central.

SOUTHERN, PACIFIC COMPANY, ATLANTIC SYSTEM.

Por Galveston, San Antonio, Houston, Nueva Orleans, Mobila, Charleston, Jacksonville y otros puntos del Este y del Noroeste de los Estados Unidos. Los trenes llegan á El Paso á las 5 y 30 minutos de la tarde, tiempo Central.

SOUTHERN, PACIFIC COMPANY, PACIFIC SYSTEM.

Por Magdalena, Hermosillo y Guaymas, del Estado de Sonora, Tucson, Los Angeles, Sacramento, San Francisco, los territorios del Noroeste, China, Japón y Australia. Los trenes llegan á El Paso á las 9 y 30 minutos de la mañana, tiempo del Pacífico.

APENDICE.

Materias diversas.

PRONTUARIO ALFABÉTICO de las disposiciones más importantes del Reglamento de Ferrocarriles, expedido el 1º de Julio de 1883, y cuyo conocimiento interesa á los viajeros.

ACCIDENTES. Se dará aviso de los que ocurran en cada línea, por el medio más expedito, á la autoridad más cercana y al Ministerio de Fomento. (Arts. 94 y 176 del Reglamento.)

ASIENTOS. Tienen derecho los viajeros á seguir ocupando aquellos en que hayan dejado alguna prenda ú objeto de su pertenencia, para indicar que se halla ocupado determinado lugar. (Art. 135.)

BOLETOS. No podrán las Empresas vender un número mayor del que corresponda al de asientos disponibles.—Los viajeros tienen el deber de presentarlos todas las veces que lo exija el empleado respectivo del tren; pero no estarán obligados á entregarlos sino hasta la penúltima Estación de su destino.—Los despachos de boletos se abrirán una hora antes de la salida de los trenes en las Estaciones principales, y media hora antes en las de poco movimiento. Además, se abrirán durante el

día para la venta de boletos, entrega y recibo de equipajes. (Arts. 49, 129 y 66.)

COCHES. Queda prohibido admitir en ellos un número de personas mayor que el de asientos.—No se consentirá en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, á la que lleve consigo animales ú objetos molestos, ni á la que ofenda el decoro de los demás ó altere de cualquiera manera el orden; teniendo todo viajero derecho de exigir el cumplimiento de esta disposición.—Pueden llevarse dentro de los coches los bultos que por su volumen ó naturaleza no ocasionen daño ó molestia á las personas que los ocupan, y siempre que el peso de esos bultos no pase de quince kilogramos; la Empresa no tiene responsabilidad ninguna en caso de extravío de aquellos. (Arts. 44, 134 y 138.)

CONDUCTOR. El de cada tren estará en comunicación con el maquinista y guarda-frenos, para poder dar, en caso de accidente, la señal de alarma.—El conductor de un tren en marcha, es el jefe de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y fogonero. (Arts. 60 y 83.)

EMPLEADOS. Los de los ferrocarriles llevarán un distintivo que denote sus respectivas funciones, hablarán español y guardarán al público las consideraciones debidas.—Las Empresas son responsables por las faltas que en el servicio cometan sus empleados. (Arts. 183 y 184.)

EQUIPAJES. Se llama equipaje todo bulto ú objeto que presente el viajero, para que sea trasportado en el mismo tren que lo ha de conducir.—Todo viajero puede conservar en su poder, dentro del coche, los bultos que por su volumen ó naturaleza no ocasionen daño ó molestia á los demás, y siempre que el peso de ellos no pase de quince *kilogramos*.—Para acreditar que el equipaje se ha recibido, se expedirá al dueño un talón que exprese el número de bultos, su peso y la cantidad pagada por exceso, si lo hubiere. Mediante ese talón, el equipaje *será entregado al viajero con solo la demora necesaria para descargar el furgón que lo conduzca*.—Extraviado un talón de equipaje, el propietario de éste solo podrá recogerlo si justifica plenamente ser de su pertenencia, presentando las llaves, dando señas precisas é indudables, ó de cualquiera otra manera.—Toda reclamación por falta de algún bulto de equipaje, se dirigirá al jefe de la Estación respectiva.—En caso de extravío de bultos, las Empresas pagarán al dueño, salvo prueba en contrario, lo siguiente: por cada baúl-mundo, 200 pesos; por cada baúl ó petaca, según su tamaño, de 50 á 100 pesos; por cada saco de noche ó maleta, 25 pesos.—El viajero que lleve en su equipaje joyas, billetes de Banco, etc., deberá exhibir estos objetos y declarar al registrar aquel el valor que ellos representan, pues sin tal requisito las Empre-

sas solo tendrán la responsabilidad que determina el inciso anterior del presente párrafo, si esos valores fueren sustraídos. (Arts. 127, 138, 139, 140, 141, 142 y 143.)

A cada pasajero se le admitirán 15 kilogramos de equipaje libre; correspondiendo en consecuencia 15 kilogramos á cada boleto que se tome.

ESTACIONES. Deben tener la capacidad, seguridad y comodidad necesarias para pasajeros y mercancías.—Cada Estación tendrá en la fachada el nombre propio que lleve, y á la vista un reloj para arreglar el servicio de la misma.—Se fijarán en los lugares más á propósito de cada Estación los itinerarios de los trenes, las tarifas, las horas en que se han de abrir y cerrar los despachos de boletos, las en que se han de recibir equipajes y todas las demás disposiciones que deba conocer el público.—Habrá en las Estaciones salas de espera, con las comodidades necesarias, para que en ellas aguarde el público la partida ó la llegada de los trenes.—Las Estaciones deberán estar abiertas para la recepción y entrega de mercancías, por lo menos desde las siete de la mañana hasta las seis de la tarde.—A la llegada de los trenes á las Estaciones, se anunciará en alta voz y en cada coche de viajeros, el nombre de ellas y tiempo que dure la parada. (Arts. 11, 62, 64, 65, 66, 67, 70 y 95.)

FONDAS. Las establecidas en el recinot

de las Estaciones, tendrán en un lugar público sus tarifas de precios, un reloj arreglado por el de la Estación, y un pizarrón con las horas de salida de cada uno de los trenes. (Art. 76.)

LIBRO DE RECLAMACIONES DEL PÚBLICO. Habrá en cada Estación un libro en que el público hará constar sus quejas contra la Empresa, contra sus agentes ó empleados, por las faltas que cometan. Ese libro será visado mensualmente por la Inspección Oficial, y no podrá negarse á quien lo pida. Para facilitar su uso, se pondrá en el lugar donde se encuentre el correspondiente rótulo. (Arts. 74 y 75.)

NINOS. Los menores de tres años viajarán gratis, y los de tres á siete años pagarán medio pasaje.

POSTES KILOMÉTRICOS. A la orilla de la vía habrá postes, que de una manera visible, indiquen la numeración progresiva de los kilómetros en que debe estar dividida la línea, contando desde el punto donde comienza. (Art. 23.)

SEÑALES. Las señales se hacen en el día con banderas, y en la noche con linternas del color correspondiente. Una bandera ó luz de color *blanco*, indica vía libre; una bandera ó luz *verde*, indica precaución; y una bandera ó luz de color *rojo*, significan peligro y ordenan la detención inmediata del tren.— Cuando

falten las banderas ó linternas se suplen como sigue: una bandera, luz, la mano ó cualquier objeto, movidos violentamente de derecha á izquierda y al contrario, indican peligro y debe pararse el tren; movidos lentamente en sentido horizontal, denotan precaución; y movidos poco á poco de arriba á abajo, indican que el tren debe seguir adelante.—Las principales señales de silbato, son: un pitazo prolongado, denota atención; tres pitazos prolongados, denotan que el tren va á retroceder; varios pitazos, cortos y seguidos, denotan que hay personas ó animales sobre la vía; varios silbidos prolongados, con intervalos precisos de medio minuto, serán la señal de pedir auxilio. (Arts. 113, 114 y 121.)

TRENES. Antes de que un tren se ponga en movimiento, se dará la señal para que los pasajeros suban á él y ocupen sus asientos.—Ningún tren podrá partir de las Estaciones antes de la hora marcada en el itinerario, ni podrá entrar en ellas con una anticipación de más de cinco minutos. Al llegar los trenes á las Estaciones, se anunciará en alta voz y en cada coche de viajeros, el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada.—Mientras los trenes permanecen en las Estaciones, están bajo las órdenes y responsabilidad de los jefes de las mismas. (Arts. 55, 82, 95 y 97.)

VIAJEROS. El viajero que no presente el boleto respectivo de pasaje, pagará al conduc-

tor el precio correspondiente, con un recargo de veinticinco por ciento, desde el punto de salida hasta el en que se provea de boleto. Si ocupare asiento de clase superior al de su boleto, pagará la diferencia al conductor.—El viajero que por falta de carro se vea en la necesidad de ocupar uno de clase superior al designado en su boleto, nada pagará por exceso á la empresa. Si por el contrario, tuviere que ocupar una localidad de clase inferior, la empresa le devolverá el importe de su boleto inmediatamente que termine el viaje: al efecto, está obligado el conductor á hacer constar en el boleto la falta del asiento que corresponde á su clase, para que con él se reclame la devolución.—Si algún viajero infringe las disposiciones del Reglamento de Ferrocarriles, los agentes de la autoridad ó los de la empresa, le dirigirán las amonestaciones oportunas; cuando esto no baste, ó si la gravedad de la falta constituyere un verdadero delito, se le consignará á la autoridad más inmediata, para que proceda á lo que haya lugar. (Arts. 130, 131 y 137.) V. *Boletos y Niños.*

VOCABULARIO de las palabras técnicas que son de más frecuente uso en los Ferrocarriles.

ALCANTARILLA. Construcción pequeña, de piedra, que sirve para dar paso á las aguas á través de la vía.

ANDÉN. Obra de madera ó piedra, que

pone el piso de las estaciones al nivel de la entrada á los carros de pasajeros ó carga.

BALAST ó BALASTRE. La tierra, arena, etc., que llena los claros ó huecos que hay entre los durmientes.

BARRERA. El obstáculo que impide el paso á las personas, animales, etc., en el cruzamiento de la vía ferrea con los caminos comunes, á la hora en que pasan los trenes.

CABOOSE ó CABUS. Carro chico destinado al conductor en los trenes de carga.

CALDERA. Se llama así la gran vasija de hierro, horizontal y cilíndrica, donde se forma el vapor que hace funcionar la máquina ó locomotora.

CONDUCTOR. El empleado en jefe de un tren en movimiento, al cual están subordinados todos los empleados del propio tren.

CHECK. Lo mismo que **TALON**.

DURMIENTES. Las piezas de madera en que están clavados los rieles que forman la vía.

ESCAPE ó LADERO. Ramal ó vía secundaria, colocada á un lado de la línea principal, en conexión con ella, y destinada á evitar choques entre los diversos trenes que circulan por una misma vía.

ESTACIONES. Edificios convenientemente distribuidos en toda la extensión de la línea, y destinados á las oficinas que se encargan de todo lo concerniente al tráfico, así de pasajeros como de carga. Se llama Estación de ban-

dera aquella en que solo paran los trenes cuando tienen pasajeros que recibir. Las demás son de parada forzosa, porque en ellas se detienen siempre los trenes.

EXPRESS. Oficina destinada á recibir y entregar los artículos, paquetes, bultos valiosos y dinero, que se remiten de un lugar á otro por tren de pasajeros.

FRENO ó GARROTE. Aparato en ó sin conexión con la locomotora, que sirve para disminuir la velocidad del tren, ó para hacerlo parar completamente.

FURGÓN. El carro cerrado que sirve para la conducción de la carga.

GUARDA-VÍA. El empleado que cuida del buen estado de la línea, á fin de evitar accidentes.

KILO. Lo mismo que kilogramo.

LADERO. v. **ESCAPE**.

LOCOMORA ó LOCOMOTIVA. La máquina de vapor que sirve para la conducción de los trenes.

MÁQUINA. Nombre con que en el lenguaje común se designa á la locomotora.

MATERIAL RODANTE. El conjunto de locomotivas, *wagones* y carros de carga que se emplean en la explotación de un ferrocarril.

PENDIENTE. Inclinación ó declive de la vía con referencia á un punto dado.

PLATAFORMA DE CARGA. El vehículo ó carro descubierto, compuesto de un

tablero plano, colocado sobre un juego común de ruedas.

PLATAFORMA GIRATORIA. Es una porción de vía móvil, colocada sobre un armazón circular de madera, que gira sobre un eje vertical y sirve para cambiar de frente á la locomotora cuando tiene que retroceder.

PUENTE. Construcción de piedra, madera ó hierro, que se fabrica sobre los rios, barrancas y otros sitios para que pueda franquearlos la vía. Cuando el puente tiene grandes dimensiones, se denomina viaducto.

RIELES. Las cintas de hierro ó acero sobre que caminan los trenes.

TAJO. Excavación que se abre en los puntos salientes para dar paso á la vía.

TALÓN ó CHECK. El documento mediante el cual se acredita que los equipajes, carga de todas clases, etc., se han entregado á las oficinas del ferrocarril.

TÉNDER. Carro de forma especial, unido á la locomotora, en que se conducen el agua y combustibles necesarios para alimentarla.

TREN. La reunión de uno ó más carros, conducidos de ordinario por una sola locomotora.

TÚNEL. Oradación abierta á través de los montes, cordilleras, etc., para dar paso á la vía.

VÍA ANCHA. La que tiene de latitud 1 metro 44 centímetros entre rieles. *Vía angosta* es aquella cuya latitud corresponde á 914 milímetros, también entre rieles.

VIADUCTO. Camino sostenido por arcos, machones, columnas, etc., á manera de puente. v. *Puente*.

Pesos y medidas métrico-decimales, con sus respectivas equivalencias.

UN METRO equivale á 1 vara, 6 pulgadas, 11 líneas, 6 puntos y $66/419$ avos, ó sea en cifra decimal á 1,298 milésimos de vara.

LA VARA castellana equivale á 838 milímetros.

UNA PULGADA mexicana es igual á 23 milímetros.

EL PIE INGLÉS corresponde á una extensión de 305 milímetros.

LA LEGUA mexicana tiene 4,190 metros, ó sean 5,000 varas castellanas. Ordinariamente se considera la legua compuesta de 4 kilómetros, ó 4,000 metros, en cuyo caso el kilómetro, como se vé, corresponde á un cuarto de legua.

UN KILÓMETRO tiene 1,193 varas, 11 pulgadas, 5 líneas, un punto y una fracción.

LA MILLA inglesa es igual á 1,609 metros 40 centímetros, que corresponden á 1,920 varas y una fracción, ó á 5,280 piés.

EL PIE INGLÉS equivale á 305 milímetros.

Una libra tiene..	460 gramos 24 centigramos.
Una onza tiene..	28 " 76 " "
$\frac{1}{8}$ de onza, ó sea una dracma tiene.....	3 " 60 " "
$\frac{1}{576}$ avo de onza, ó sea un grano, tiene...	0 " 05 " "
Un gramo equivale á.....	20 granos.
Un centígramo á	$\frac{1}{5}$ de grano.
Un milígramo á	$\frac{1}{50}$ avo de grano.

EL KILO ó KILÓGRAMO, que es la unidad de peso más usada en los ferrocarriles, equivale á 2 libras, 2 onzas, 12 adarmes y 8 granos, ó sean en cifras decimales, á 2 libras 17,297 cienmilésimos.

UNA ARROBA equivale exactamente á 11 kilogramos 505 milésimos; en consecuencia, la arroba, con una pequeña diferencia, es igual á 11 kilogramos y medio.

LA TONELADA usada en los ferrocarriles, tiene mil kilogramos, que equivalen á 86 arrobas, 22 libras, 11 onzas, 15 adarmes y 31 granos en pesas mexicanas.

ITINERARIOS.

ITINERARIO

de los trenes de pasajeros de México á Paso del Norte y vice-versa, con expresión de las distancias, nombres de las Estaciones, horas de llegada á éstas y diversas advertencias útiles á los viajeros.

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México á Paso del Norte.	Tren de Paso del Norte á México.
		Sale. Horas.	Llega. Horas.
	MÉXICO, sa		
	le.....	8.10 P. M.	7.15 A. M.
12	Tlalnepantla	8.30	6.55
18	Barrientos ..	8.40	6.45
21	Lechería....	8.45	6.40
28	Cuautitlán..	8.55	6.30
36	Teoloyucan..	9.08	6.15
47	Huehuetoca.	9.25	6.00
53	Nochistongo	9.40	5.45
62	El Salto....	9.58	5.20
80	Tula.....	10.32	4.37
94	San Antonio	11.02	4.03
109	Prieto.....	11.32	3.29
118	Leña.....	11.53	3.04
122	Marqués....	12.02 A. M.	2.55
130	Nopala.....	12.17	2.37
138	Dañú.....	12.34	2.20
152	Polotitlán..	1.05	1.45
162	Cazadero...	1.20	1.20
172	Palmillas...	1.41	1.00
191	SAN JUÁN DEL RÍO..	2.20	12.10 A. M.
203	Chicontepec.	2.25	11.53

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México a Paso del Norte.		Tren de Paso del Norte a México.	
		Horas.	Horas.	Horas.	Horas.
217	Ahorcado...	2.47	11.30		
241	Hércules...	3.05	11.46		
245	QUERÉTARO.	3.53	10.35		
264	Mariscalá...	4.05	10.05		
279	Apaseo.....	4.35	9.44		
292	CELAVA.....	4.57	9.23		
310	Guaje.....	5.18	8.55		
333	SALAMANCA.	5.47	8.19		
344	Chico.....	6.25	8.00		
353	IRAPUATO...	6.43	7.47		
370	Villalobos...	6.57	7.21		
383	SILAO, R. lle- ga.....	7.22	7.00		
	Silao, sale...	7.45	6.35		
402	Trinidad....	8.05	6.09		
416	LEÓN.....	8.32	5.50		
433	Francisco...	8.50	5.24		
448	Pedrito.....	9.15	4.56		
462	Loma.....	9.40	4.34		
475	LAGOS.....	10.03	4.09		
493	Serrano.....	10.25	3.34		
496	Los Salas...	10.59	3.26		
521	Santa María.	11.07	2.39		
537	Encarnación.	11.50 P. M.	2.03		
564	Peñuelas....	12.20	1.13		
586	AGUASCAL- LIENTES, R.				
	llega.....	1.13	12.35		
	Aguascalien- tes, sale...	1.45	12.05 P. M.		

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México a Paso del Norte.		Tren de Paso del Norte a México.	
		Horas.	Horas.	Horas.	Horas.
616	Pabellón...	2.15		11.17	
624	Rincón de Romos...	3.05		11.02	
645	Soledad....	3.20		10.27	
666	Tlacotes. ...	3.58		9.52	
681	Troncoso...	4.38		9.20	
696	Guadalupe..	5.11		8.45	
706	ZACATECAS..	5.46		8.20	
720	Pimienta ...	6.11		7.50	
736	CALERA, R.				
	llega.....	6.41		7.20	
	Calera, sale..	7.10		7.00	
750	Ojuelos.....	7.40		6.36	
764	FRESNILLO..	8.05		6.08	
779	Mendoza...	8.34		5.40	
794	Gutiérrez...	9.03		5.13	
817	Cañitas.....	9.32		4.33	
830	Cedro.....	10.14		4.07	
851	La Colorada.	10.41		3.31	
876	Pacheco....	11.16 A. M.		2.44	
895	Guzman....	12.07		2.10	
915	González....	12.38		1.22	
937	Camacho...	1.09		12.42	
958	San Isidro..	1.59		12.01 A. M.	
982	Symon.....	2.38		11.22	
1,006	La Mancha..	3.17		10.40	
1,027	Calvo.....	4.00		10.05	
1,051	Peralta....	4.36		9.25	
1,066	JIMULCO, R.				
	llega.....	5.13		8.55	