

Autor de "Biblioteca del Ferrocarrilero Mexicano".

"Preguntas y Contestaciones sobre la Locomotora Mallet Compound Articulada".

Preguntas y Contestaciones concernientes al 'Equipo E-T No. 6 en general, incluyendo el compresor Compound de 8 1-2 " pulgadas.

Y otras obras en preparacion.

Inspector de Frenos de Aire y maquinaria en el Ferrocarril "Southern Pacific Co."

Miembro de la "Asociacion Americana de Frenos de Aire.

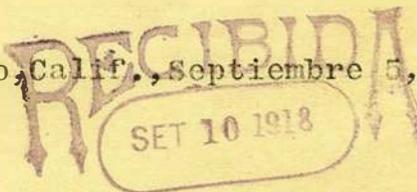
Traductor e Interprete de Ingles-Espanol y viceversa.

CARLOS M. ACEVEDO

MAQUINISTA Y MECANICO

Indio, Calif., Septiembre 5, de 1918.

288
Señor, D. Alvaro Obregón,
Nogales, Sonora., Mexico.



Distinguido Sr. Obregón:

CONTESTADA

Tengo el honor de posner en su conocimiento que, él que ésta escribe, fue quien atrevidamente se paró ante Ud. á su paso por Indio, Calif., el día 30, del ppdo., para preguntarle á que parte se le podría dirigir correspondencia, habiendo contestado Ud. atentamente que á Nogales, Son., Mexico.

Esa notable atención que Ud. presta siempre á todo lo que se relacione con el bien de la patria, me ha sugerido la idea de escribirle y exponer lo que sigue, suplicando atentamente se sirva leer con interés la presente y adjuntos, y perdone mi atrevimiento al distraer su ocupadísima atención.

Hace diez años, aproximadamente, que salí de mi querida patria, con rumbo á los E.U.A., lleno de ambición y animado por una voluntad firme y con el sincero deseo de perfeccionarme en el arte del ferrocarril, departamento mecanico, y en algún día ser de toda utilidad á mi país y compatriotas.

Sin más recomendaciones que mi sinceridad y buenos deseos, luché desesperadamente y con gran satisfacción he visto que mis aspiraciones se están realizando, aunque lentamente, pero hay ciega fe de mi parte y una voluntad de acero ante la cual se estrellan todas las dificultades y obstaculos que se presentan en el curso de mi empresa.

Ud. es reconocido entre todos los que formamos la gran familia Mexicana, como buen patriota y fiel amante de nuestra patria; convencido de ésto, hoy me dirijo buscando en Ud. un apoyo á fin de publicar varias obras de mi propiedad que he preparado para beneficio é instrucción del gremio ferrocarrilero Mexicano. En el entendimiento de que toda valiosa ayuda que me imparta le será agradecida por éste su admirador, sino por todos los ferrocarrileros de Mexico, quienes han recibido con grandes muestras de entusiasmo los primeros libros que han sido distribuidos, y de los cuales tengo el honor de enviarle hoy dos copias en paquete certificado.

Estos libros, que son los más sencillos de la serie, han sido muy bien aceptados por el gremio y todos manifiestan grandes deseos de que se impriman los más importantes para comprarlos inmediatamente. Desafortunadamente, ésto no es posible sino encuentro un MEXICANO DE CORAZON que me ayude en mi empresa.

Autor de "Biblioteca del Ferrocarrilero Mexicano".

"Preguntas y Contestaciones sobre la Locomotora Mallet Compound Articulada".

Preguntas y Contestaciones concernientes al 'Equipo E.T No. 6 en general, incluyendo el compresor Compound de 8 1-2 " pulgadas.

Y otras obras en preparacion.

Inspector de Frenos de Aire y maquinaria en el Ferrocarril "Southern Pacific Co."

Miembro de la "Asociacion Americana de Frenos de Aire.

Traductor e Interpretete de Ingles-Espanol y vice-versa.

CARLOS M. ACEVEDO
MAQUINISTA Y MECANICO

Señor, D. Alvaro Obregón, (2)

191

He reunido lo suficiente para mandar imprimir los dos primeros libros, y aunque mi sueldo como inspector de frenos de aire y maquinaria y experto mecanico con la compañía "Southern Pacific" es suficiente para ahorrar más de docientos dollars mensuales, necesitaría cuatro ó cinco años para reunir lo necesario y mandar imprimir los libros más importantes y costosos. Teniendo ésto en consideración y no deseando perder todo ese precioso tiempo, he resuelto dirigirme á Ud. solicitando su poderosa ayuda, ya sea facilitando lo necesario para la impresión de dichas obras, cuya cantidad le será reembolsada al venderse los libros, que no tardaría ésto mucho tiempo en suceder, pues estoy plenamente convencido del éxito por centenares de cartas que recibo pidiendo las citadas obras. De la otra manera, que hiciera Ud. algo de su parte é interponer su valiosa influencia cerca del primer mandatario de Mexico, ó la administración de los Ferrocarriles Constitucionales de Mexico, para que se me ayude en una obra por demás benefica. Una recomendación, unas cuantas palabras en mi favor, y más que para mi, para bien de la propia patria, bastarían para conseguir mi objeto. Ud. puede hacer cualesquiera de las dos cosas, negarse á ello, á una obra que toda la familia ferrocarrilera Mexicana le agradecería, dandole más prestigio, será demostrar poco interés en la reconstrucción de nuestro amado país.

Su extenso viáje á través de los E.U.A. ha servido de mucho; pues, seguro estoy que más de una vez al recorrer en los lujosos y rápidos trenes de los E.U.A. habrá visto la perfección, eficiencia y adelantos del sistema ferrocarrilero de los E.U.A., y habrá deseado de todo corazón ver algo parecido en nuestra patria.

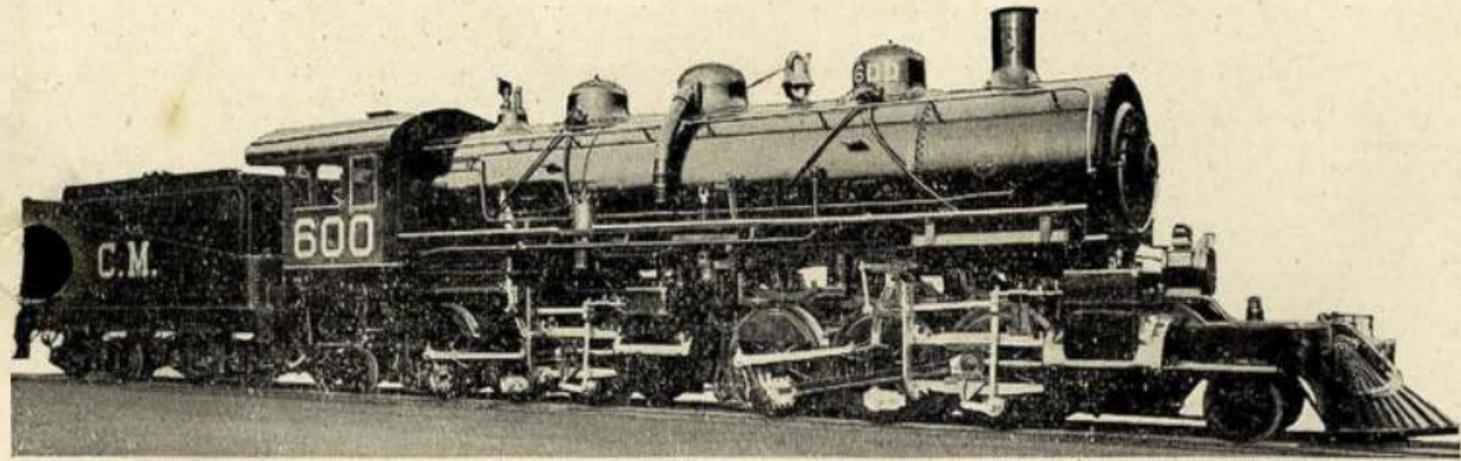
¿Por qué no podrá suceder eso en Mexico, en tiempo no lejano?. Es un país riquísimo como lo sabe todo el mundo, y explotando sus inagotables riquezas sabiamente tendremos eso y mucho más. Además, parece ser que su previligiado tacto le acarrea gran número de riquezas, producto de sus buenos negocios, y á no dudarlo, algún día poseería un tren particular. ¿Quién conduciría ese tren?, ¿un maquinista y conductor que solo obran como automatatas, imitando manobras de extrangeros que solamente nos enseñaron de mala gana un trabajo superficial?, ya lo creo que no, Ud. tendrá que buscar gente instruida para ello.

Para terminar, diré que soy de los verdaderos amantes del bien para mi patria y lo demostraré con hechos, no con palabras vanas. Así es que de su atención espero una respuesta favorable á mis intenciones, y desde ahora me tomo la libertad de llamarme su protegido, y aprovecho la oportunidad para ofrecerme incondicionalmente á sus respetables ordenes.

Su atto. afemo. S.S. Y admirador.

Carlos M. Acevedo

LOCOMOTORA "MALLET COMPOUND ARTICULADA" CONSTRUIDA POR LA COMPAÑIA
"BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS" PARA EL FERROCARRIL
"CENTRAL MEXICANO"



Sus dimensiones, datos y todo lo concerniente a la misma, se encontrará en el libro "Preguntas y Contestaciones sobre la Locomotora Mallet Compound Articulada."

¡FERROCARRILEROS MEXICANOS!

Demostremos nuestro patriotismo y amor a la tierra mexicana, estudiando los mejores métodos que se conozcan a fin de engrandecerla, hacer el uso debido de sus inagotables riquezas y labrar nuestra propia felicidad.

Si espera Ud. hasta que llegue la tan deseada tranquilidad de nuestra querida patria, para entonces empezar a instruirse y perfeccionarse en su profesión, está Ud. cometiendo un grave error y un atentado imperdonable contra sí mismo y los suyos; pues, cuando la tan anhelada era se presente, nos encontrará sin haber aventajado nada absolutamente en lo que concierne a nuestro gremio y profesión.

Comenzemos desde ahora mismo y sin demora, una obra meritoria que ponga de manifiesto esos buenos deseos de engrandecer a NUESTRA AMADA PATRIA! Dejemos ya de soñar y de hacernos ilusiones sin poner nada en práctica. Hace años que venimos haciendo alarde de progresar, pero, en honor de la verdad y para no seguir engañándonos a sí mismos, hemos hecho muy poco, y es preciso que despertemos y veamos claro. Muy penoso será que cuando se nos someta a un estricto y riguroso examen, evadirlo bajo cualesquier pretexto, para no hacer palpable nuestra ignorancia.

Por mi parte estoy resuelto con voluntad firme, a no descansar sino hasta que vea que todos colegas ferrocarrileros se preocupen seriamente por su bienestar, el de sus seres más queridos y de la misma patria. Me secundan en mi empresa todas las poderosas compañías constructoras de locomotoras y accesorios correspondientes a las mismas y confío que lo mismo harán los buenos Mexicanos de corazón. Por lo que se verá que la serie de libros que formen la "Biblioteca del Ferrocarrilero Mexicano" tratarán extensa y detalladamente todo lo concerniente a locomotoras y sus respectivos accesorios, de acuerdo con los estrictos datos e instrucciones que proporcionen las diferentes compañías antes mencionadas.

Las empresas ferrocarrileras de México podrán facilitar el aprendizaje de todo trabajo relativo al ferrocarril, instalando escuelas técnico-prácticas; ¿cuándo será esto? Nadie lo sabemos, pero sí podemos, sin grandes sacrificios, gastar una pequeña parte de nuestros haberes para proveernos de libros que serán una poderosa ayuda para el futuro.

Vuestro humilde e incondicional servidor,

CARLOS M. ACEVEDO

4

BIBLIOTECA DEL FERROCARRILERO MEXICANO

—
POR
CARLOS M. ACEVEDO
MECANICO Y MAQUINISTA

—
De suma utilidad e indispensable
a todo Ferrocarrilero que aspi-
ra a mejorar su actual situación
y conocer a conciencia el ramo
a que se dedica.

—
Lea usted atentamente este folleto.
En él encontrará usted cosas de
positivo interés.

¿ES USTED MAQUINISTA DE FERROCARRIL, FOGONERO, MECANICO O INSPECTOR DE FRENO DE AIRE?

¿ESTA USTED BIEN FAMILIARIZADO CON LOS DIFERENTES APARATOS DEL FRENO DE AIRE QUE SE USAN EN EL SERVICIO MODERNO DE FERROCARRIL?

¿CONOCE USTED A FONDO FUNCIONAMIENTO, MANTENCIÓN, DESCOMPOSTURAS Y MANERA DE REMEDIARLAS Y LOCALIZARLAS EN LOS SIGUIENTES APARATOS: COMPRESORES DE AIRE (BOMBAS DE AIRE) SIMPLES DE OCHO PULGADAS, NUEVE Y MEDIA PULGADAS, ONCE PULGADAS Y "COMPOUND" DE OCHO Y MEDIA PULGADAS; REGULADORES DE LA BOMBA, LLAVES DEL MAQUINISTA TIPOS G-6, H-5, H-6, S-6 Y LA DE AIRE DIRECTO; VALVULAS TRIPLES ESTILO H, K, L, LN; VALVULAS DISTRIBUIDORAS 5 Y 6; VALVULAS DE ALIMENTACION, VALVULAS DE REDUCCION, SISTEMA DE SEÑALES, Y OTROS MUCHOS APARATOS QUE FORMAN JUNTO EL MARAVILLOSO PODEROSISIMO FRENO DE AIRE? SI CONOCE TODO ESTO HONRA USTED AL GREMIO FERROCARRILERO MEXICANO Y ES UN GRAN ELEMENTO PARA EL PORVENIR DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS, ASEGURANDOSE USTED MISMO UN FUTURO BRILLANTE.

SI POR EL CONTRARIO, DESEA USTED PERFECCIONAR SUS CONOCIMIENTOS Y AUMENTAR SU SABER EN LO QUE CONCIERNE A SU TRABAJO, NO VACILE NI DEJE PARA "MAÑANA" EL APRENDIZAJE DE LOS ASUNTOS MAS IMPORTANTES EN SU TRABAJO.

DEDIQUE UNA PEQUEÑA PARTE DE SUS RATOS DE OCIO AL ESTUDIO DE COSAS QUE LE DEJAN PROVECHO Y LO PONEN EN CONDICIONES DE DISCUTIR CLARA Y CONCISAMENTE SOBRE CUALESQUIER APARATO O TEMA SOBRE LOCOMOTORAS, SIN QUE NUNCA LLEGUE A PONER DE MANIFIESTO SU IGNORANCIA, PUESTO QUE SABRA A CONCIENCIA LO QUE DISCUTE.

A continuación se verá una ligera información del contenido de las diferentes obras que le son indispensables para enriquecer sus conocimientos en lo que se relaciona a su trabajo. Su precio es por demás reducido y al alcance de todas las circunstancias, siendo de \$1.00 a \$2.00, moneda americana o su equivalente en moneda mexicana.

"Locomotora Mallet Compound Articulada"—Historia, datos de utilidad, definiciones sobre las máquinas "Compound," sus ventajas, adaptación a las diferentes clases de servicio, su economía y preguntas y contestaciones sobre su construcción, manejo, quebraduras, manera de remediarlas y en-

contrarlas, tratando ambos tipos: la locomotora construida por la Compañía "Baldwin" y la fabricada por la Compañía "American Locomotive Works."

En frenos de aire, todo lo que se relaciona directamente al equipo antiguo de acción rápida y lo concierne a todos los equipos más modernos.

Más de ochenta preguntas y contestaciones sobre la válvula triple estilo "K."

Más de ciento veinte preguntas y contestaciones en todo lo que se relaciona con el equipo "LN" para carros de pasajeros.

Más de quinientas preguntas y contestaciones sobre el equipo "E-T" No. 6, que explican detalladamente el funcionamiento, mantención, cuidado, reparación, descomposturas y manera de encontrarlas en los siguientes aparatos:

Aproximadamente 120 preguntas y contestaciones sobre el compresor de aire Compound de ocho y media pulgadas.

En general, más de veinticuatro. El regulador de la bomba treinta y ocho.

La llave automática del maquinista tipo H-6 treinta y cinco.

La llave independiente del maquinista tipo S-6 veinticinco.

La válvula distribuidora tipo No. 6 ochenta y nueve.

La válvula corredera y válvula de alimentación tipo B-6 treinta y dos.

El accesorio para máquina muerta, catorce. Manómetros para indicar presiones de aire, seis. Operación general del equipo "E-T 6," diez y seis. Pruebas para el freno

de la locomotora, cuatro. Instrucciones para el manejo del equipo en conjunto con los frenos del tren, cuarenta. Instrucciones para manejar trenes de carga, trece. Quebraduras en las tuberías, veintiseis. Instrucciones para los inspectores de frenos de aire en las casas redondas, ciento veinticinco. Válvula de reducción, ocho. Cilindros del freno, cinco. Frenos de alta velocidad, cincuenta. El equipo "U," veinticinco. El freno automático y directo combinados, veinticinco.

A continuación una pregunta y contestación de cada uno de los aparatos que se han mencionado.

3. Pregunta—¿Cuál es la diferencia en construcción entre la locomotora construida por la Compañía "Baldwin" y la construida por la Compañía "American"?

Contestación—La diferencia consiste en la manera de admitir el vapor a los cilindros de baja presión al ponerse la máquina en movimiento; la locomotora construida por la Compañía "Baldwin" tiene una válvula auxiliar, o sea de arranque, que es simplemente un tubo con su válvula para conducir vapor directamente de la caldera al receptáculo; la locomotora construida por la Compañía "American" está provista con válvulas de intercepción, reducción y escape separados.

3. P.—¿Cuáles son los ventajas que tienen estos compresores de aire "Compound" sobre los otros tipos de compresores de aire que se usan en las locomotoras?

C.—Su gran economía en el consumo de vapor y mayor capacidad para comprimir aire.

29. P.—Suponiendo que el émbolo en el cilindro de vapor de alta presión se encontrase en el fondo o fin de su carrera hacia abajo, ¿en qué posición se encontrará la válvula y su varilla de inversión?

C.—Siendo la válvula y la varilla de inversión movidas por la placa de inversión unida al vástago del émbolo de alta presión, es seguro que estará abajo.

38. P.—¿Cuántas válvulas intermedias tiene?

C.—Cuatro.

88. P.—¿Por qué otra causa pueden golpear los émbolos dentro del compresor?

C.—Estando los anillos de empaque en la válvula cilíndrica muy apretados; si las válvulas en los cilindros de aire tienen mucha o desigual carrera; o porque las tuercas estén flojas o sueltas en los vástagos de los émbolos de los cilindros de aire.

120. P.—¿Qué color tiene cada una de las agujas con qué están provistas los dos manómetros de aire?

C.—Cada manómetro tiene una aguja negra y una roja.

129. P.—¿Cuál es la menor capacidad que puede permitirse en un depósito principal que lleve una locomotora destinada al servicio de pasajeros?

C.—Un depósito principal de 16,0 a 20,000 pulgadas cúbicas de capacidad.

148. P.—¿Qué se entiende cuando se dice los frenos del tren?

C.—Todos los frenos del tren, con excepción de los de la máquina desde la cual se maniobran todos los frenos del convoy.

163. P.—¿Cuál es el objeto de la válvula de alimentación y válvula corredera?

C.—Tiene por objeto mantener automáti-

camente una presión determinada en el tubo del tren, cuando la manija de la llave automática del maquinista se encuentre en las posiciones de "Marcha" o "Conservar," siendo siempre menor que la que se lleva en el depósito principal.

225. P.—¿Cuáles válvulas mueve el pistón de aplicación 10?

C.—La válvula de aplicación 5 y la válvula de escape 16.

—¿Cómo funcionan las partes de la válvula distribuidora, si después de haber hecho una aplicación de los frenos con la llave automática, se ofiojan con la llave independiente?

C.—Al mover la manija de la llave independiente a la posición de "Aflojar" el aire en el cilindro de aplicación G y cámara de aplicación sale directamente a la atmósfera por el tubo del cilindro de aplicación. Esto hace que la presión se reduzca en la cámara G a menos que la que existe en la cámara B, siendo la presión mayor en el lado derecho del pistón 10, éste se mueve hacia la izquierda arrastrando consigo su válvula de aplicación 5, y su válvula de escape 16 hasta la posición de "Aflojar." Entonces la presión de los cilindros del freno escapa a la atmósfera y se aflojan los frenos.

240. P.—¿Cuál es el objeto de la válvula de seguridad en la válvula distribuidora?

C.—Tiene por objeto evitar que la presión en los cilindros del freno aumente de una manera excesiva, y sirve también como válvula automática de reducción para los cilindros del freno de la máquina, el tender y la carretilla de adelante.

257. P.—¿Aumenta de alguna manera la presión en los cilindros del freno el aire que se desvía del tubo del tren por medio de la tapa de acción rápida, como su-

cede con la válvula triple de acción rápida?

C.—No, pues sabemos que la presión en los cilindros del freno es regulada de acuerdo con la presión en el cilindro y cámara de aplicación. La cantidad de aire que del tubo del tren se admite a los cilindros del freno, solo es un ahorro.

258. P.—¿Dónde se coloca la válvula de alimentación y válvula corredera?

C.—Sobre un soporte interpuesto entre el tubo del depósito principal y el tubo de la válvula de alimentación.

278. P.—¿A qué estilo de válvulas pertenece la válvula de reducción?

C.—Es del mismo estilo de las válvulas de alimentación y válvulas correderas que se usan en conjunto con las llaves del maquinista estilo F-6 y G-6.

288. P.—¿Cuál es la tensión a que se ajusta el resorte de regulación?

C.—Veinte o más libras, de acuerdo con la presión de exceso que se desee llevar.

298. P.—¿En qué ocasiones gobierna este regulador los movimientos de la bomba?

C.—Siempre que la manija de la llave automática del maquinista se encuentre en las posiciones de "Recubrimiento," "Servicio" o "Emergencia."

308. P.—¿Cuál es el objeto del accesorio para máquinas muertas?

C.—Proporcionar la manera de cargar los depósitos principales en una máquina cuya bomba permanece sin movimiento, de modo que sus frenos trabajen en conjunto con los del tren cuando así se desea.

316. P.—¿Se podrán usar los frenos en una máquina muerta haciendo uso de la llave independiente?

C.—Sí; cuando por alguna causa sea ésto necesario.

324. P.—¿Es ésto absolutamente necesario?

C.—Sí; para proveer algún medio de gobernar la bomba cuando se haya cerrado la llave de incomunicar y mientras esté cerrada.

334. P.—¿Por qué se toma de esta válvula de reducción?

C.—A fin de economizar una válvula de reducción cuando con una sola se pueden obtener los mismos resultados que con dos.

344. P.—Si no se desea hacer una plena aplicación de "Servicio," o solo se quiere limitar la presión en los cilindros del freno a cierta cantidad, ¿qué debe hacerse?

C.—Regresar la manija a la posición de "Recubrimiento."

354. P.—¿De qué modo pueden aflojarse los frenos de la máquina, haciendo uso de la llave independiente?

C.—Primero, moviendo la manija de la llave independiente a la posición de "Marcha" siempre y cuando la manija de la llave automática esté en la posición de "Marcha."

Segundo, moviendo la manija de la llave independiente a la posición de "Aflojar" en todo caso que la manija de la llave automática se encuentre en otra posición que no sea la de "Marcha."

364. P.—Si al ir corriendo, por alguna causa se aplican los frenos en "Emergencia" en todo el tren, ¿qué debe hacerse?

C.—Muévase inmediatamente la manija de la llave automática a la posición de "Emergencia" y déjese allí hasta que el peligro desaparezca y se halla parado el tren.

377. P.—¿Cuál es la única posición de la llave automática que permite aflojar los frenos de la máquina y el tren al mismo tiempo?

C.—La posición de “Marcha.”

389. P.—¿No se puede usar la llave independiente?

C.—Nó; porque la presión resultante en los cilindros del freno es mucho menor que la que resulta en ellos al hacer uso de la llave automática del maquinista.

398. P.—¿Por qué razón?

C.—Al mover la manija de la llave automática a la posición de aflojar, se carga el tubo del tren a una presión mayor de la que existe en los depósitos auxiliares como no se da tiempo a que se equilibren sus presiones con la del tubo del tren, al hacer la reducción del tubo del tren se tendrá que reducir una cantidad igual a la que exceda la presión del tubo del tren a la de los depósitos auxiliares, más la necesaria para reducir la presión del tubo del tren menos que la de los depósitos auxiliares para obtener una aplicación de los frenos.

412. P.—¿Cuál será el resultado si se quebrase el tubo ramal del tubo general del tren a la válvula distribuidora?

C.—Se aplicarán los frenos del tren y los de la máquina.

422. P.—Si se quebrase el tubo de aflojar de la válvula distribuidora, ¿cuál será el resultado?

C.—No se podrán sostener aplicaciones de los frenos de la máquina cuando la manija de la llave automática esté en las posiciones de “Aflojar” o “Conservar.”

437. P.—¿Cuál es el fin que se persigue al inspeccionar y probar los aparatos del freno de aire.

C.—Determinar sus condiciones y estar seguro de que todos los aparatos están en perfecto orden de trabajo para el servicio.

451. P.—¿Cómo se prueba la válvula giratoria para saber si se fuga?

C.—Se hace una reducción de servicio de veinte libras, se pone la manija en la posición de “Recubrimiento” y se cierra la llave de comunicar debajo de la llave automática. Si la válvula giratoria está muy rayada y se fuga mucho, se notará inmediatamente por el aumento de presión en el depósito equilibrante, cuyo aumento lo indica la aguja que marca la presión de este depósito, o el pistón del equilibrante se levantará.

460. P.—Si al tener la manija de la llave automática en la posición de “Marcha,” no hay una diferencia de 20 libras de presión entre el depósito principal y el tubo del tren, ¿dónde debe buscarse el defecto?

C.—En el regulador de la bomba que mantiene la presión de exceso.

477. P.—¿Qué indica esa variación de la aguja?

C.—Indica el momento en que se cierra y se abre la válvula de admisión de la válvula de alimentación.

512. P.—¿Cómo debe probarse la válvula giratoria para saber si se fuga?

C.—Se hace una aplicación parcial de los frenos con la llave independiente, se pone la manija en la posición de “Recubrimiento,” y se observa si aumenta la presión en los cilindros del freno al límite que esté ajustada la válvula de reducción.

526. P.—Al hacer una reducción de 10 libras en el tubo del tren, ¿cuál deberá ser la presión resultante en los cilindros del freno?

C.—Veinticinco libras aproximamente.

542. P.—Si se aflojan los frenos después de

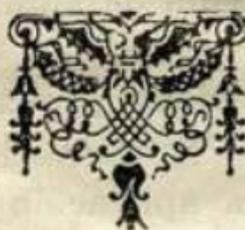
hacer una aplicación con la llave independiente, pero permanecen aplicados si se hace la aplicación con la llave automática, ¿dónde puede encontrarse la causa?

C.—Fugas en el tubo de la válvula distribuidora entre ésta y la llave independiente.

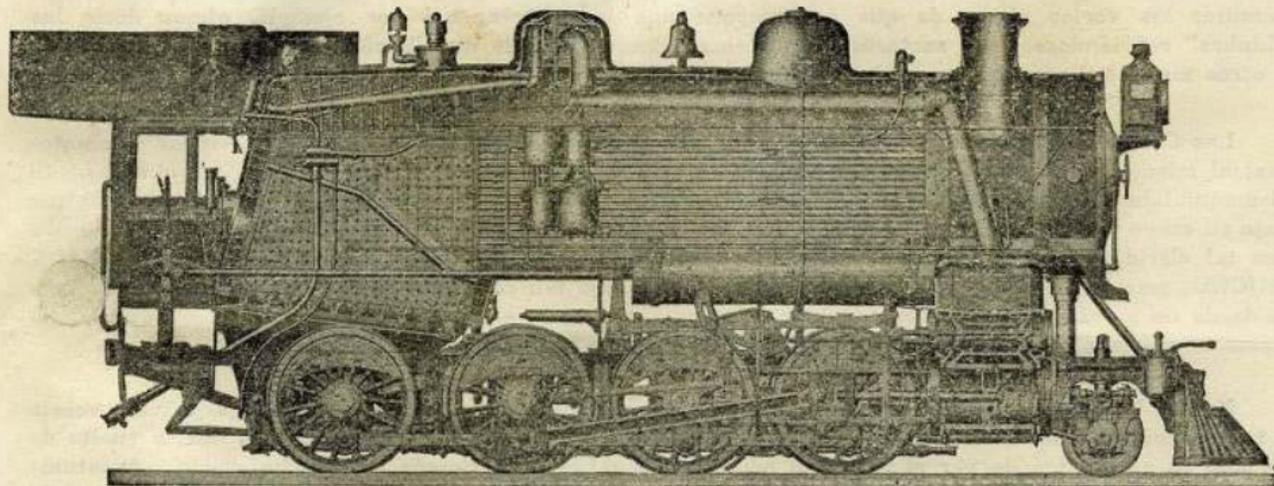
562. P.—¿Qué efecto podrá causar esto?

C.—Si hay fugas en el sistema de señales, en combinación puede causar que suene el silbato cuando se haga una aplicación de los frenos.

Siguen muchísimas preguntas sobre todos los aparatos de aire antiguos y modernos.



CALCAS INSTRUCTIVAS



Gran ayuda para aprender los nombres correctos de todas las partes y piezas de una locomotora; cada parte está numerada y al margen se encuentra su propio nombre. Son transparentes y demuestran claramente el interior de los Cilindros, Válvulas, Caldera, Caseta, etc., etc. Hay una colección de cuatro, cuyos tipos son: Americana, Atlántico, Mikado y Consolidada. Miden 12 pulgadas por 36 y son al propósito para ponerse en un cuadro. Se mandan libres de porte a cualesquier parte de México o los E. U. A. al recibo de \$1.25 oro, o su equivalente en moneda mexicana, por la colección de cuatro. El dinero se puede remitir siempre por medio de giro postal, orden de express, o giro postal internacional para los residentes en México.

Es penoso ver que varios Mecánicos, Maquinistas, Fogoneros, Ayudantes, aprendices y demás empleados del departamento mecánico de los ferrocarriles, hacen uso de un vocabulario muy extraño al nombrar las varias piezas de que se compone una locomotora; así por ejemplo, oímos decir los "Linkes" refiriéndose a los sectores del sistema o mecanismo de distribución de vapor "Stephenson"; y otros muchos disparates que deben corregirse inmediatamente.

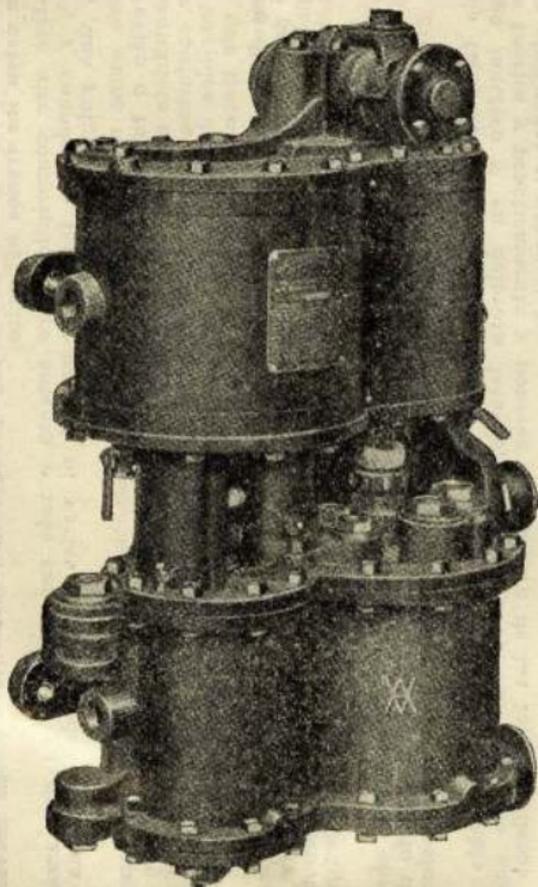
Las Calcas Instructivas enseñarán los nombres propios y correctos de cada pieza en las locomotoras; al mismo tiempo facilitan un entendimiento claro y uniforme entre mecánicos y maquinistas. Si el maquinista sabe correctamente los nombres de todas las piezas y partes de la locomotora que trae bajo su cargo y que manda, al hacer un reporte de trabajo en la casa redonda o taller general, lo escribe con tal claridad, que los mecánicos lo elogian y admiran y hablan de él como el hombre que SABE MUCHO; pero hay muchos que hacen un reporte de trabajo tan confuso y disparatado que muchas veces se tarda un mecánico horas para adivinar el trabajo que se requiere, y pocos minutos para ejecutarlo. Estos maquinistas son criticados duramente y siempre se les mira como ignorantes.

No sea Ud. uno de los últimos, instrúyase, y póngase a la altura de los que saben; si estudia veinte o treinta minutos todos los días, exceptuando los Domingos, aventajará de tal manera que, a vuelta de un año se asombrará de ver el progreso adquirido con tan poco tiempo de estudio diario. Acostumbrase a leer libros que lo ayuden a abrirse paso con facilidad en la lucha por la existencia y hacerse la vida más feliz y llevadera. El hombre que sabe a conciencia su profesión u oficio, no teme jamás perder su trabajo o colocación; por el contrario, el favorecido y el que se atiene a su buena suerte, está expuesto a muchas penalidades.

La Colección de Calcas Instructivas que hoy se ofrecen, deben de estar en manos de todo empleado de ferrocarril que preste sus servicios en el departamento mecánico. Antes solamente se veían adornando las regias oficinas de los altos jefes, ahora todos pueden tenerlas; ordénelas hoy mismo con los otros libros ya publicados.

COMPRESOR DE AIRE COMPOUND

8½ PULGADAS



EL COMPRESOR DE AIRE.

(Bomba de Aire)

Este es el aparato más importante de los frenos de aire, la vida, el corazón de todo equipo de frenos de aire; sin él no sería posible correr trenes a altas velocidades, ni dominar largos convoyes en pendientes muy pronunciadas. Los cilindros de vapor son mucho más chicos que los de la locomotora; sin embargo, la fuerza desarrollada por el aire comprimido dentro de los cilindros del freno y por medio de una combinación de palancas, es tal, que ninguna locomotora puede moverse si se trata de moverla cuando estén los frenos aplicados.

Todavía más, abastece aire comprimido para setenta o más carros de carga que arrastre una poderosísima locomotora, y cuando los frenos se aplican ni varias máquinas de la misma potencia serán capaces de mover una pulgada ese tren.

El Compresor de aire, como toda máquina o aparato automático, está expuesto a descomposturas, unas veces de consideración o totales, y otras ligeros desperfectos que pueden arreglarse en unos cuantos minutos si el maquinista es pundonoroso y sabe estudiar lo que se le confía; si por el contrario es indiferente y solo se conforma con saber abrir y cerrar el regulador con más o menos tino, está expuesto a las críticas terribles de sus colegas los que ponen empeño en perfeccionarse en su trabajo y saber a conciencia lo que traen entre manos y bajo su responsabilidad.

Saber encontrar inmediatamente un desperfecto en los frenos de aire, y más en el compresor o bomba de aire, son 99 por ciento de garantías para hacer un viaje sin contratiempos y con felicidad. No saberlo es un gran peligro y quienes viajan en un tren conducido por un maquinista ignorante que solamente conduce su tren como autómata, llevan el peligro de ser asesinados en el tiempo menos pensado.

En el libro titulado "El Compresor de Aire Compound de 8½ pulgs." encontrará una obra que lo instruirá de todo a todo sobre el funcionamiento, mantención, manejo, quebraduras y modo de encontrarlas y remediarlas, y gran número de preguntas y contestaciones en todo lo que se relaciona con el mismo.

El honorable gremio ferrocarrilero Mexicano se ha dado ya cuenta de su lamentable error en permanecer tanto tiempo inactivo y en doloroso letargo, y ahora despierta lleno de ambición y voluntad para instruirse teórica y prácticamente y ponerse a la altura de los ferrocarrileros de otras naciones verdaderamente civilizadas y progresistas.

Ud. como Mexicano de honor y digno ferrocarrilero de nuestra rica Patria, **NO PUEDE NEGARSE A CONTRIBUIR CON UNA PEQUEÑA CANTIDAD PARA LA INSTRUCCION DEL GREMIO A QUE PERTENECE.** Los libros que compre le son de utilidad y al hacerlo demuestra con hechos que **ES MEXICANO DE CORAZON!.....**

Este libro vale \$1.25, moneda Americana o su equivalente en moneda Mexicana, porte pagado a cualesquiera parte de los dos países, pudiendo hacer las remesas en giro postal ú orden de express; giro internacional para los residentes en México.

IF NOT DELIVERED IN 5 DAYS RETURN TO

12

Sirvase poner su direccion en estas lineas

Sr. Carlos M. Acevedo

P. O. Box 77

Indio, California, U. S. A.

BIBLIOTECA DEL FERROCARRILERO MEXICANO

BLANCO PARA ORDENES

Con objeto de evitar molestias y para mayor claridad, sirvase hacer uso de esta orden al hacer sus pedidos

Sr. Carlos M. Acevedo

Por la cantidad aqui adjunta, sirvase mandar a vuelta de correo.....libros para ser distribuidos entre las personas nombradas a continuacion. Quedamos entendidos que si alguna de las personas nombradas no queda satisfecha con alguno de los diferentes libros, su dinero sera regresado inmediatamente.

Nombre

Nombres

Direccion

Atentamente se suplica a usted se digne escribir en las siguientes lineas el nombre y dirección de aquellos sus compañeros y amigos que se interesen esta activa campaña.

Nombre

Dirección

Nombre

Dirección

BIBLIOTECA DEL FERROCARRILERO MEXICANO
BLANCO PARA ORDENES

1 de Septiembre

La cantidad de dinero que se ha
pagado a favor de la empresa
de ferrocarril por concepto de
renta de terrenos y edificios
que se encuentran en el
predio de la estación de
ferrocarril de la ciudad de
Mexico para el mes de
agosto de 1911 es de
cuarenta y cinco pesos
y cinco centavos.

CARLOS M. ACEVEDO
MAQUINISTA Y MECANICO

Muy Señor Mío:

Persona que tiene el gusto de conocer a Ud. y perteneciente al gremio ferrocarrilero, tuvo a bien facilitarme su dirección y nombre para que pusiera en su conocimiento lo siguiente:

Parece ser que el estado de cosas cambia de aspecto en nuestra querida Patria; y que después de una destrucción que todos lamentamos, empiezan nuestros buenos compatriotas a la reconstrucción nacional y a gozar de la vida normal y relativa tranquilidad.

Los ferrocarriles, es sabido en todo el mundo, que son los que más sufren, en caso de disturbios interiores, las más serias consecuencias, por ser un factor importante en la transportación de tropas, pertrechos de guerra e innumerable materiales para la misma. Ya se comprende fácilmente porque es lo primero que se destruye. Ud. sabe que el sistema ferrocarrilero de México quedó arruinado y en pésimas condiciones. Su reconstrucción y arreglo al nivel normal de trabajo vendrá después de varios meses, y quizá años de laborioso afán.

El desarrollo general de las inmensas riquezas que posee México, está por realizarse en tiempo no muy lejano, y si el destino permite que haya una paz duradera, el ferrocarril será el primero y más importante facto en la explotación de las riquezas mexicanas. El papel que todo Mexicano desempeñe en el futuro, estará colmado de tareas difíciles y problemas complicados que habrá que resolver a toda costa; todos estos problemas difíciles y enormes tareas podrán allanarse sin grandes esfuerzos si con anticipación dedicamos una pequeña parte de nuestros ratos de ocio, al estudio de lo que concierne a cualesquier rama del ferrocarril en que hayamos dedicado nuestras energías.

Hasta hace unos cuantos años, la mayoría de los ferrocarrileros mexicanos, no hacíamos otra cosa que aprender el arte del ferrocarril por medio de imitación; ésto es, como los monos, viendo e imitando; y, aquéllos a quienes imitábamos, bien poco o nada se preocupaban por nuestro porvenir. Gracias a nuestro empeño e interés, logramos ascender a una altura de eficiencia que bastó para mantener los ferrocarriles mexicanos en un estado de servicio más o menos regular.

El que comenzó su carrera de pasa-carbón o fogonero y ahora ocupa un puesto elevado o es inspector de maquinistas, aprendió a fuerza de ver en cada viaje, a recoger la palanca de cambio de marcha después de que el tren había adquirido alguna velocidad. Cuando pasó al lado derecho hizo las operaciones que aprendió del maquinista extranjero; pero, solo imitando, muchas veces sin darse cuenta exacta del porqué de tales maniobras. Todavía podemos encontrar varios maquinistas veteranos del camino, que si se sujetan a un examen imparcial, rígido y sin favoritismos, se encontrarán algunos muy atrasados en sus conocimientos sobre locomotoras. Es muy cierto que muchos de éstos antiguos maquinistas han sabido nutrir su cerebro con las ideas más modernas y avanzadas y su recompensa ha sido magnífica, ocupando hoy altos puestos.

Una de las ideas que más estorbos y barreras ha puesto al progreso del ferrocarrilero mexicano, es aquella que domina en la mayor parte de ellos y la cual consiste en una indiferencia muy marcada hacia los libros u obras que traten de mejorar y aumentar sus conocimientos. Por fortuna, esta idea perjudicial está desapareciendo muy lentamente, pero desaparecerá, su fin está próximo. Una prueba de ello es la buena aceptación que han tenido las pocas obras que han publicado nuestros distinguidos e ilustres ferrocarrileros mexicanos. El amor a los libros instructivos aumentará sin límites cuando todos se den cuenta exacta de lo provechoso que son. Por medio de ellos podemos aprender en una cuantas horas asuntos que muchas veces requieren varios años para aprenderlos por medio de la experiencia y la práctica.

Ahora tengo el honor de poner en su conocimiento que acaban de publicarse los siguientes: "Preguntas y Contestaciones sobre la locomotora Mallet Compound Articulada"; "Preguntas y Contestaciones sobre el Compresor de Aire de 8½ pulg."; siendo las primeras de la serie que formarán la "Biblioteca del Ferrocarrilero Mexicano". Inmediatamente que salga una nueva obra de la imprenta, se le avisará para que no se quede sin ella.

Me permito aconsejarle se sirva ordenar su pedido sin pérdida de tiempo, pues la primera edición es limitada y los pedidos llegan cada día en mayor número.

Con el sincero deseo de ver en cada ferrocarrilero un artesano instruido, he procurado hacer cuanto cabe en lo posible, ahorrarles cuanto más se pueda, ofreciendo libros, láminas, etc. etc., a un precio tan económico, que nadie podría negarse el beneficio de poseer estas obras. Evité dirigirme a editores sin conciencia, que ofrecen a un autor ridículas sumas por sus obras, para luego venderlas a precios fabulosos. Al dar este paso Ud. será el beneficiado y evita futuras explotaciones al gremio a que pertenece.

Los libros están impresos en papel satín de la mejor calidad; tipo claro y la mejor mano de obra. Las láminas para aquellos libros que las necesiten, serán separadas de estos para facilitar su estudio; siendo de grandes dimensiones y lujosamente impresas a colores para la descripción de los frenos de aire y otros aparatos que requieran ser explicados con multitud de detalles. Los libros son de dimensiones apropiadas para llevarse en el bolsillo y hacer uso de ellos cuando se necesite una información. En hermosas pastas de tela van incluidas las hojas sueltas que formen cada libro. Al hacer ésto, es poder aumentar páginas cuando sea necesario; cuando se destruya o pierda alguna y el libro siempre estará completo. Si en su localidad hay varios compañeros que desearan poseer estos libros, pueden los más interesados sugerir la idea de ordenar en conjunto todos sus pedidos, ahorrando de este modo tiempo en escribir y girar dinero. En una orden de más de veinte libros (diez de cada uno) se hará una rebaja de 15%, siendo el valor de cada uno \$1.25, un peso veinticinco centavos moneda americana o su equivalente en moneda mexicana, francos de porte a cualquier punto de México o los Estados Unidos. Además, se obsequiará una "Calca Instructiva" de las "Líneas Nacionales de México" representando una locomotora tipo Consolidada con sus piezas numeradas y nombres en Español. Estas siempre se han vendido a treinta centavos oro. Recuerde que al hacer propaganda de estas obras, no solamente me favorece, sino que demostrará ser buen compañero y compatriota que se interesa por sus colegas.

No dudo que como buen ferrocarrilero de corazón, sabrá impartir su ayuda favoreciéndome con su orden si tiene en consideración el fin que se persigue.

De Ud. atto., humilde servidor y compañero,

Carlos M. Acevedo.

12 de septiembre de 1918.

Sr. CARLOS M. ACEVEDO.
P. O. Box 77.
I n d i o. Cal.

Estimado señor:

Con verdadero gusto me enteré de su grata del 5 del actual y anexos, que encuentro concebidos en términos claros y patrióticos, expresándole desde luego mis más vivos deseos de dirigirme a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de nuestro Gobierno suplicando que se le imparta la ayuda que en concepto mío merece, para lo cual necesito que más concretamente me dijera usted lo que necesita, advirtiéndole que la forma más práctica y facil en que considero yo obtener el apoyo del Gobierno, sería la de que el mismo Departamento aludido se encargara de la impresión y distribución de la obra, en cuyo caso reintegraría a usted en forma conveniente los trabajos llevados a cabo en favor del gremio y del país en general.

Recibí también los dos folletos que leeré cuidadosamente, dándole las gracias mas sinceras por su remisión.

Lo saludo con todo afecto y me despido deseándole mucho éxito.

Soy su afmo. amigo y atento S. S.

AO/FTb

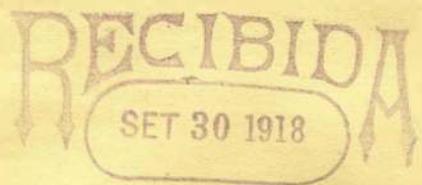
Autor de "Biblioteca del Ferrocarrilero Mexicano".
 "Preguntas y Contestaciones sobre la Locomotora
 Mallet Compound Articulada".
 Preguntas y Contestaciones concernientes al 'Equipo
 E-T No. 6 en general, incluyendo el compresor
 Compound de 8 1-2 " pulgadas.
 Y otras obras en preparacion.

CARLOS M. ACEVEDO
 MAQUINISTA Y MECANICO

Inspector de Frenos de Aire y maquinaria
 en el Ferrocarril "Southern Pacific Co."
 Miembro de la "Asociacion Americana
 de Frenos de Aire.
 Traductor e Interprete de Ingles-Espanol
 y viceversa.

Indio, Calif., Septiembre 26, de 1918.

Señor,
 Alvaro Obregón,
 Nogales, Son., Mexico.,



Distinguido Señor Mío:

Hasta hoy tuve el honor de informarme del contenido de su atenta fecha 12, de los corrientes; pues debido á una ausencia de varios días, en asuntos del servicio, á mi regreso á este lugar me encontré con muchísima correspondencia y de ella extraje inmediatamente su grata para darle pronta contestación.

Antes de todo, permitame ofrecerle mis humildes agradecimientos por la futura ayuda que me ofrece, y cuenteme siempre como su incondicional servidor.

Refiriéndome á su atenta, diré que, no tratándose de mezquinas ambiciones ni explotar ningún filón, lo que Ud. sugiere en su grata ya mencionada, me parece por demás adecuado á los fines que persigo; y si Ud. me permite, puedo tambien sugerir que la secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas se dirija á la Administración de los Ferrocarriles Constitucionalistas de Mexico, para que de allí directamente se encarguen de mandar imprimir y sufragar los gastos de impresión de todas las obras preparadas, que las repartan entre el gremio y ellos mismos se encarguen de recoger el producto total de las citadas obras.

No dudo que la citada administración tendrá á bien encargarse de ello, pues, tanto el Sr. Felipe Pescador, Director General como el Sr. C.C. Rochín, Spte. General, Francisco Flores Guerra, Spte. del departamento de Locomoción de los FF. CC. CC. de Mexico, me han ofrecido cuanto han podido y me han enviado todos los nombres de todo el personal empleado en dichos ferrocarriles para que les remita folletos y circulares; significando eso, que tienen grandes deseos de que se lleve á feliz termino mi proyecto. Por estas razones creo seguro que al dirigirse Ud. á la Secretaría de Comunicaciones Y Obras Publicas suplicando se dirijan á la administración de los ferrocarriles, todo se arreglaría satisfactoriamente, más, si se tiene en consideración que los gastos que erogen serán pagados por el gremio que va arde en deseos de poseer libros que los instruyan en el moderno arte del ferrocarril.

En cuanto á la impresión de los libros, creo más conveniente que se llevase á cabo en los E.U.A. por varias razones: Primera, economía: pues nadie mejor que Ud. sabe las dificultades con que se tropieza ahora para conseguir papel para nuestro país; segunda, los grabados costarían muchísimo en Mexico, y aqui se podrían conseguir á un precio por demás barato y de primera calidad: además, tengo en mi poder cartas de más de cincuenta de las más poderosas compañías

Autor de "Biblioteca del Ferrocarrilero Mexicano".
 "Preguntas y Contestaciones sobre la Locomotora
 Mallet Compound Articulada".
 Preguntas y Contestaciones concernientes al 'Equipo
 E-T No. 6 en general, incluyendo el compresor
 Compound de 8 1.2 " pulgadas.
 Y otras obras en preparacion.

CARLOS M. ACEVEDO
 MAQUINISTA Y MECANICO

Inspector de Frenos de Aire y maquinaria
 en el Ferrocarril "Southern Pacific Co."
 Miembro de la "Asociacion Americana
 de Frenos de Aire."
 Traductor e Interprete de Ingles-Espanol
 y viceversa.

Señor, Alvaro Obregón, (2)

que construyen locomotoras y accesorios para las mismas, que me han ofrecido clichés enteramente gratis y ya he recibido muchos de ellos, siendo un ahorro más, ya sea para nuestro gobierno, ó para el gremio ferrocarrilero. Todas esas compañías han ofrecido toda la información y datos que recopilan sus respectivos ingenieros, para que haga de ella el uso que me mejor me convenga en la preparación de los libros. Y, mucho me temo que se negaran á hacerlo en caso de publicar los libros en Mexico. Otras razones muy poderosas son las que tengo al desear sinceramente ahorrar todo lo que sea posible á fin de que resulten las obras de primera calidad, claras, concisas y completas sin derrochar dinero á diestra y siniestra.

En lo que á mi se refiere, solamente deseo estar pendiente é inspeccionar minuciosamente todo trabajo relativo á la impresión de las obras; todo se puede arreglar de manera que los impresores se encarguen de imprimir los libros y entregarlos directamente á quienes paguen la impresión, interviniendo solamente en la corrección de pruebas, grabados, laminas, Calcas, etc., etc., y otros trabajos que se relacionen directamente con la terminación de las obras. Si la Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas toma por su cuenta la terminación de mi proyecto, todo se haría bajo la estricta vicilancia del consulado de nuestro gobierno en Los Angeles, Calif., si la administración de los FF.CC.CC. de Mexico, podrían enviar un agente autorizado para que ejerciera la debida vigilancia en todo.

Por mi parte solo deseo demostrar con hechos que soy Mexicano y amo á mi patria, y que por ella haré todo lo bueno que pueda haber dentro de mi á fin de que prospere y cuando ésto suceda yo tambien gozaré de la prosperidad. Mi sueldo actual es un promedio de trecientos á trecientos cincuenta dollars mensuales; pero gustoso dejaría ésto, y en caso de aceptar mi proposición, sería conforme en recibir docientos cincuenta dollars mensuales ya fuera de parte del gobierno ó de los FF.CC.CC. de Mexico, para mis gastos más apremiantes; eso, para dedicarme en cuerpo y alma á la terminación de los libros, corrección de pruebas y otros asuntos importantes donde sería absolutamente indispensable mi presencia. La recompensa final, sería lo que á bien tuvieran obsequiarme, pues tan grande es mi sinceridad, que me conformaría con un empleo en los FF.CC.CC. de mi patria, de acuerdo con mis aptitudes é inteligencia. ¿Quiere Ud. más modestas ambiciones?.

Si desea información más detallada, y mayor numero de datos recuerde que estoy en la mejor disposición de hacerlo en cualesquier tiempo, y que siempre me encontrará dispuesto con mi pobre inteligencia al tratarse del engrandecimiento de nuestra QUERIDA PATRIA. La felicidad de ella, es la dicha de todos sus hijos. Y, yo, soy uno de ellos.

En mi anterior intenté comunicarle un incidente de su viaje, y del cual no se dió Ud. cuenta; pero me abstuve de hacerlo por que no se imaginara que trataba de grangearme sus simpatías inventando algo, por eso ahora que conosco su grandeza de alma y patriotismo,

Autor de "Biblioteca del Ferrocarrilero Mexicano".

"Preguntas y Contestaciones sobre la Locomotora Mallet Compound Articulada".

Preguntas y Contestaciones concernientes al Equipo E-T No. 6 en general, incluyendo el compresor Compound de 8 1-2 " pulgadas.

Y otras obras en preparacion.

Inspector de Frenos de Aire y maquinaria en el Ferrocarril "Southern Pacific Co."

Miembro de la "Asociacion Americana de Frenos de Aire."

Traductor e Interprete de Ingles-Espanol y viceversa.

CARLOS M. ACEVEDO
MAQUINISTA Y MECANICO

Señor, Alvaro Obregón, (3)

191

no tengo empacho en decirlo: El 30, de Agosto, hizo Ud. su viaje de Los Angeles, Calif., en el tren No. 110; un amigo mio me mandó un telegrama de ese lugar informandome de su viaje, asi fue que despues de que salí de los talleres me preparé para tener el honor de verlo pasar; pero sucedió que la locomotora que debía remolcar dicho tren de Indio, á Yuma, sufrió un desperfecto de gravedad, y veinte minutos antes de que llegara el tren á Indio, me llamaron para que viera si podía arreglar la maquina en unas dos ó tres horas, retrasando, ó mas bien, deteniendo ese tren todo ese tiempo en Indio. El mayordmo General y todos los mecanicos sabían que se trataba de un trabajo de no menos que tres horas (una muelle quebrada) asi fue que me ofrecieron toda la ayuda que necesitase; pero recordando que Ud. venía en el tren que iba ser retardado, puse una de esas "Mañas" ó ideas Mexicanas en practica y con gran sorpresa de todos, la maquina estaba lista cinco minutos antes de que llegara el tren en que Ud. hacia su viaje. Ese lo hice por tratarse de un distinguido Mexicano y solamente por admiración y respeto, sin saber si sería Ud. algún día mi protector ó no. Por supuesto, solo escogí dos ayudantes Mexicanos y nadie se dió cuenta de como puse una muelle nueva en menos de quince minutos.

Sus estimables letras serán siempre recibidas con gusto y suplico acepte anticipadamente mi sincera gratitud por todo lo que haga en mi favor y por el gremio ferrocarrilero Mexicano.

Respetuosamente de Ud. su atto. y S.S.

Carlos M. Acevedo

19 de noviembre de 1918.

Sr. CARLOS M. ACEVEDO.
I n d i c . - Calif.

Estimado señor:-

A mi regreso de ese Estado, donde permanecí algunas semanas, me enteré de su extensa carta fechada el 26 de septiembre último y en respuesta le manifiesto que he clausurado todos mis negocios y estoy esperando terminar el balance general de mis operaciones durante el año, para hacer un viaje a la Capital de la República y entonces podré tratar el asunto de usted con la amplitud que merece y de allí le comunicaré el resultado que espero será satisfactorio dado el interés que encierra para el gremio ferrocarrilero mexicano.

Lo saludo con todo aprecio y me repito su afmo.

y S. S.

AG/FTB

Autor de "Biblioteca del Ferrocarrilero Mexicano".

"Preguntas y Contestaciones sobre la Locomotora Mallet Compound Articulada".

Preguntas y Contestaciones concernientes al Equipo E-T No. 6 en general, incluyendo el compresor Compound de 8 1-2 " pulgadas.

Y otras obras en preparacion.

Inspector de Frenos de Aire y maquinaria en el Ferrocarril "Southern Pacific Co."

Miembro de la "Asociacion Americana de Frenos de Aire.

Traductor e Interprete de Ingles-Espanol y viceversa.

CARLOS M. ACEVEDO
MAQUINISTA Y MECANICO

Indio, Calif., Noviembre 21, de 1918.

Señor,
Alvaro Obregón,
Nogales, Sonora., Mexico.,

Estimado Señor Obregón:

Tengo á la vista su atenta fecha 19, del actual, quedando por ella informado de que su sincera promesa de ayudarme á realizar la obra que tengo en proyecto, no se ha perdido en el vacío.

Mucho agradezco, Sr. Obregón, lo mucho que de su parte podrá hacer para bien del gremio ferrocarrilero de nuestro país. cuando tenga oportunidad de exponer en la capital de Nuestro Amado Mexico, el proyecto que he tenido el honor de poner en su conocimiento.

Mientras tanto, no perderé tiempo y seguiré recopilando cuanto sea necesario y cuantos datos me proporcionen todas las Cias., Americanas que tan bondadosamente se han servido ofrecirme su ayuda. Desde que tuve la honra de escribirle mi ultima, he recibido nuevas ofertas y extensa información de más de treinta compañías. Al mismo tiempo innumerables cartas de ferrocarrileros que ansiosos están por ver esos libros publicados y demostrar que tienen aspiraciones. De la gran compañía Baldwin, de Filadelfia me han escrito varios inteligentes mecanicos de Centro y Sud America, elogiando mis sinceros deseos y ofreciendose á contribuir con lo que sea necesario á fin de ver terminadas las obras sobre la ciencia de ferrocarriles, para hacer propaganda en sus respectivos países.

¿No cree usted, Señor Obregón, que sería una gran honra para nuestra patria, que uno de sus hijos fuera el primero en escribir obras importantes en Español, sobre una ciencia tan importantes como son los ferrocarriles, y de la cual poco ó nada se conoce en nuestra idioma?. Usted sabe perfectamente bien que la unica revista de Aviación escrita en español que se publica en la America latina, se publica en nuestra patria, habiendo sido muy bien recibida y elogiada en toda la America Latina. Por lo tanto, creo justo pedir que nuestro gobierno ayude y le preste su apoyo moral á uno de sus hijos que desea de corazón hacer algo por el engrandecimiento de la patria.

Ya he dicho antes que ciegamente he puesto mi confianza y fé en su reconocido patriotismo, y ni por un instante dudo que no conseguiré mi objeto con su valiosa recomendación. Así es que quedo siempre á sus respetables ordenes, deseandole prosperidad y exito en todos sus viajes y negocios. Su atto. afcmo. y s.s.

Carlos M. Acevedo,

Diciembre 12' 1918.

Sr. CARLOS M. ACEVEDO.
I n d i o. - Calif.

Estimado señor y amigo:-

Con referencia a su carta fecha 21 del pasado, adjunta tengo el gusto de acompañarle copia de la que hoy dirijo al Sr. Ing. Manuel Rodríguez Gutiérrez, Subsecretario Encargado del Despacho de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con el ofrecimiento que hice a Ud. en mi anterior del 12 de septiembre último.

Quedo de Ud. afmo. amigo y atento S. S.

FTb