

**SEGURIDAD**



**ANTE TODO**

# FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

## DIVISION DEL CENTRO

### SUB-DIVISION DE DURANGO

ARTICULO 13 DEL REGLAMENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO.

(Publicado en el "Diario Oficial" del 29 de Noviembre de 1934)

"Los accidentes deben evitarse a toda costa, para lo cual todo empleado u obrero debe hacer lo que esté a su alcance para conseguirlo, aunque para ello tenga que desempeñar en un momento dado las labores de otro".

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES.

"Es indispensable que todos los empleados cumplan estrictamente con el Reglamento y con las instrucciones especiales, comprendiéndose perfectamente de uno y otras. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias".

# HORARIO NUMERO 4

Comienza a regir a las 0h. 01 m. del Domingo 20 de Julio de 1952

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE. MODIFICACIONES IMPORTANTES.

**UNICAMENTE PARA EMPLEADOS**

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES

RAMIRO E. MARTINEZ,

SUPERINTENDENTE GENERAL DE TRANSPORTES  
MEXICO, D. F.

ALBERTO GARDUÑO C.,  
AYUDANTE DEL GERENTE GENERAL  
MEXICO, D. F.

Lic. MANUEL R. PALACIOS,  
GERENTE GENERAL  
MEXICO, D. F.

# TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

## MAQUINAS DE VAPOR

Clase.....	GR-48	GR-34	GR-20	E-4	F-30, 32 y 33	F-25
Iniciales.....	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números.....	1650 a 1656	1381 a 1433	1137 a 1191	654 a 667	810, 815, 816 y 817 a 820	770 y 772 a 795
Cilindros: diámetro en pulgadas.....	22 x 28	21 x 30	21 x 28	20 x 26	20 x 24	20 x 24
Motrices: diámetro en pulgadas.....	57	58	55	63	56	60
Caldera: presión de vapor en libras.....	200	200	180	200	180	180
Fuerza de tracción al 85% en libras.....	40,400	38,778	34,350	28,064	26,229	24,380
Base rígida en pies y pulgadas.....	16'2"	15'6"	15'	15'	11'	11'
Peso de máquina y tender en toneladas métricas.....	156	161	145	140	106 y 109	109

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A							
FELIPE PESCADOR.....	Río Grande.....	5	...	...	860	...	640	585
Río Grande.....	Frío.....	5	...	...	805	...	600	545
Frío.....	Durango.....	5	...	...	1,430	...	1,075	980
EMP. DIST. SOMBRERETE	Sombrerete.....	3	...	...	465	...	345	310
DURANGO.....	Chorro.....	4	2,140	2,060	1,830	1,410	1,350	1,245
Chorro.....	Kilómetro DA-60.....	4	1,070	1,030	915	700	680	625
Kilómetro DA-60.....	Progreso.....	4	2,140	2,060	1,830	1,410	1,350	1,245
Progreso.....	Yerbanís.....	4	1,155	1,110	990	760	735	675
Yerbanís.....	Pedriceña.....	4	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Pedriceña.....	Chocolate.....	4	820	790	705	540	525	480
Chocolate.....	Torreón.....	4	2,455	2,360	2,120	1,620	1,570	1,435
DURANGO.....	Casa Blanca.....	4	...	...	780	...	635	580
Casa Blanca.....	Tepehuánes.....	4	...	...	845	...	680	625
EXTREMO VIA.....	Borcelano.....	4	895	860	765	590	570	520
Borcelano.....	Palos Colorados.....	4	775	745	660	505	490	445
Palos Colorados.....	Durango.....	4	810	780	690	530	515	475
REGOCIJO.....	Los Bancos.....	2	...	...	480	...	305	275
Los Bancos.....	Purísima.....	2	...	...	460	...	375	340

RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A							
DURANGO.....	La Parada.....	5	...	...	1,165	...	860	790
La Parada.....	Frío.....	5	...	...	935	...	695	640
Frío.....	Río Grande.....	5	...	...	1,430	...	1,075	980
Río Grande.....	Felipe Pescador.....	5	...	...	935	...	695	640
SOMBRERETE.....	Emp. Dist. Sombrerete.....	3	...	...	625	...	465	425
TORREON.....	La Goma.....	4	1,600	1,540	1,370	1,050	1,010	920
La Goma.....	Yerbanís.....	4	775	745	660	505	490	445
Yerbanís.....	Progreso.....	4	885	850	750	570	560	510
Progreso.....	Ignacio Allende.....	4	1,155	1,110	990	760	735	675
Ignacio Allende.....	Durango.....	4	1,250	1,200	1,070	820	790	730
TEPEHUANES.....	Santiago Papasquiario.....	3	...	...	810	...	665	610
Santiago Papasquiario.....	Chinacates.....	3	...	...	430	...	345	310
Chinacates.....	Durango.....	3	...	...	760	...	640	590
DURANGO.....	Palos Colorados.....	3	550	530	465	350	345	310
Palos Colorados.....	Extremo Vía.....	3	760	730	645	495	480	435
PURISIMA.....	Regocijo.....	2	...	...	260	...	200	180

### NOTAS:

- 1) No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.
- 2) Las locomotoras números 1243, 1245, 1247, 1249, 1250, 1272, 1273, 1282, 1294, 1296 y 1303 son clase GR-26 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- 3) Las locomotoras números 1307, 1311, 1313, 1319, 1327, 1331, 1333, 1335, 1336, 1338, 1339, 1342 a 1346, 1348, 1349, 1353, 1356, 1357, 1359 y 1362 son clase GR-32 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- 4) Locomotoras clase G-26, 27 y 28 remolcan igual tonelaje que las clase GR-20.

# TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

## MAQUINAS DIESEL - ELECTRICAS

Clase..... Unidades..... Iniciales..... Números..... Velocidad mínima, kilómetros por hora..... Velocidad máxima, kilómetros por hora..... Relación de engranes..... Caballos de fuerza..... Fuerza de tracción continuada, en libras..... Base rígida, en pies y pulgadas..... Peso en toneladas métricas.....	DE-11	DE-13	DE-10(Cga)	DE-10(Psgr)	DE-11	DE-13
	A y B	A y B	A y B	A y B	A	A
	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
	6319	6502	6200	6210	6300 a 6318	6500
	a	a	a	a	a	a
	6334	6522	6209	6213	6335 a 6338	6501
	18	18	18	23	18	18
	105	105	80	105	105	105
	62 - 15	74 - 18	65 - 12	62 - 15	62 - 15	74 - 18
	3,000	3,200	2,700	2,700	1,500	1,600
	80,000	80,000	74,000	58,000	40,000	40,000
	9'	9'4"	9'	9'	9'	9'4"
	218	218	210	218	109	109

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS			
DE	A		TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DURANGO.....	Chorro.....	4	4,870	4,680	4,165	2,435
Chorro.....	Kilometro-DA-60.....	4	2,435	2,340	2,080	1,215
Kilometro-DA-60.....	Progreso.....	4	4,870	4,680	4,165	2,435
Progreso.....	Yerbanís.....	4	2,635	2,535	2,235	1,315
Yerbanís.....	Pedriceña.....	4	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Pedriceña.....	Chocolate.....	4	1,875	1,805	1,605	935
Chocolate.....	Torreón.....	4	5,635	5,420	4,820	2,815
EXTREMO VIA.....	Borcelano.....	4	2,040	1,960	1,745	1,020
Borcelano.....	Palos Colorados.....	4	1,760	1,690	1,505	880
Palos Colorados.....	Durango.....	4	1,835	1,765	1,570	920

RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO	TONELADAS			
DE	A		TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
TORREON.....	La Goma.....	4	3,645	3,505	3,120	1,820
La Goma.....	Yerbanís.....	4	1,760	1,690	1,505	880
Yerbanís.....	Progreso.....	4	1,995	1,920	1,705	1,000
Progreso.....	Ignacio Allende.....	4	2,635	2,535	2,255	1,320
Ignacio Allende.....	Durango.....	4	2,850	2,740	2,440	1,435
DURANGO.....	Palos Colorados.....	3	1,235	1,190	1,060	620
Palos Colorados.....	Extremo Vía.....	3	1,715	1,650	1,470	865

## TONELAJE ECUACIONADO

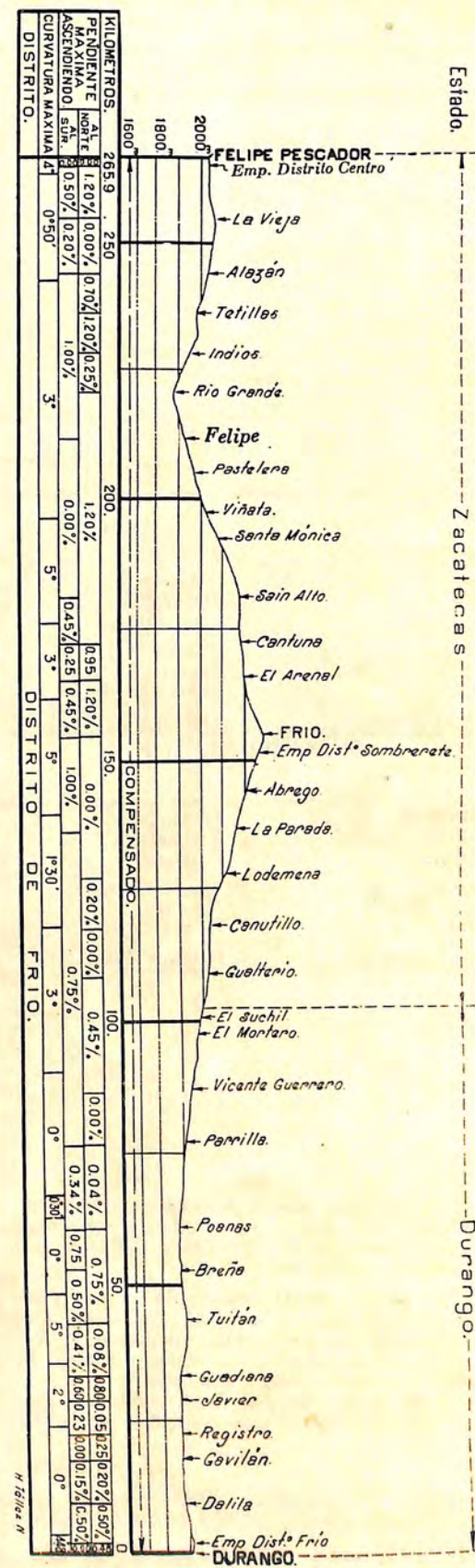
- Tonelaje ecuacionado es una base nominal técnica que tiene por objeto compensar uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para los trenes compuestos de carros cargados o vacíos, o de cargados y vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.
- Para ecuacionar el tonelaje de un tren y ajustarlo al que marca la tabla, obténgase de las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada unidad y cuando esto no sea posible calcúlese el peso del contenido de una manera estimativa. Agréguese al peso bruto de cada unidad que lo componga (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la cifra que muestre la columna "FACTOR CARRO" en el tramo correspondiente. Ejemplo:  
42 carros, con peso bruto total de..... 2,100 Tons.  
Factor carro 10 que multiplicado por 42 (carros) es igual a 420 Tons.  
Total ..... 2,520 Tons. ecuacionadas.
- Cuando las condiciones atmosféricas lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- En los costados de las casetas de las máquinas está anotada su fuerza de tracción al 85% en libras, cuyo factor se emplea para calcular su tonelaje en aquellos casos en que no lo muestre la tabla correspondiente, debiendo procederse conforme al siguiente ejemplo: Se desea saber el tonelaje ecuacionado que remolca una máquina que tenga marcado en la caseta 38%, lo que indica 38,000 libras de

tracción. Se toma como punto de comparación la máquina que más se aproxima en fuerza según la tabla, que es de 41,000 libras y remolca 2,500 toneladas; el cálculo se plantea como sigue:  
Una máquina con 41,000 libras de tracción remolca 2,500 toneladas ecuacionadas; se multiplican éstas por las 38,000 libras de tracción que tiene la máquina a la cual se busca el tonelaje, lo que es igual a 95,000,000 que deben dividirse entre 41,000 libras, dando por resultado 2,317 toneladas ecuacionadas.

$$\frac{38,000 \text{ Lbs.} \times 2,500 \text{ Tons.}}{41,000 \text{ Lbs.}} = 2,317 \text{ Tons. ecuacionadas.}$$

- Cuando una máquina no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dése aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Supte. S. L. por medio de telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando las causas y la reducción que deba hacerse.
- A las máquinas en operación con menor presión de vapor que el indicado en la tabla, redúzcaseles el 5% del tonelaje por cada DIEZ libras menos de presión manométrica.
- Al remolcar máquinas muertas, aumentese a su peso el 25% si van desconectadas o el 50% si van conectadas. Ejemplos: En el primer caso, una máquina que pesa 100 Tons. se tomará por 125; y en el segundo, una máquina que pesa 100 Tons. se tomará por 150.
- Cuando se manejen máquinas muertas, el Jefe de Despachadores avisará a los conductores y Maquinistas, la velocidad máxima que deban desarrollar sus trenes de acuerdo con los informes que debe proporcionar el Departamento Mecánico.

Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Distrito Frío Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE FRÍO		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"		
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE				HORARIO No. 4			PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE	
		551	17	ESTACIONES	Mixtos y Carga			Por ciento	18		552	Escapes			Otras	
A-814	265.9	S. H. M. 6.55	S. H. M. 8.00	0.00	13	DN. FELIPE PESCADOR..(CN)	16	0.00	Ll. H. M. 20.55	Ll. H. M. 16.40	Patio	ABCGRT				
.....	265.6	.....	.....	0.00	13	0.3 EMP. DIVISION CENTRO.....	16	0.50	.....	.....	.....	Y				
DC-254	253.8	7.19	b 8.20	1.20	19	11.8 LA VIEJA.....	24	0.20	b 20.35	16.13	42	.....				
DC-244	243.5	.....	b 8.36	0.00	19	10.3 ALAZAN.....	24	0.20	b 20.19	.....	No hay	.....				
DC-236	235.9	7.52	b 8.51	0.70	9	7.6 TETILLAS.....	11	1.00	b 20.04	15.21	42	.....				
DC-228	228.0	8.12	b 9.07	1.20	9	7.9 INDIOS.....	11	1.00	b 19.48	14.57	43	.....				
DC-220	219.2	8.52	p 9.24 9.34	0.25	10	8.8 RIO GRANDE.....(RG)	12	1.00	p 19.31 19.21	14.30	46-25	G Y				
DC-212	211.8	9.10	b 9.50	.....	8	7.4 FELIPE.....	10	.....	b 19.09	13.55	34	A				
DC-206	205.4	9.26	b 10.02	.....	8	6.4 PASTELERA.....	11	.....	b 18.54	13.34	41	.....				
DC-201	200.6	.....	b 10.11	1.20	16	4.8 VIÑATA.....	21	0.00	b 18.45	.....	No hay	.....				
DC-193	192.6	9.57	b 10.25	.....	12	8.0 SANTA MONICA.....	15	.....	b 18.32	13.08	44	.....				
DC-182	181.6	10.23	b 10.43	.....	12	11.0 SAIN ALTO.....	15	.....	b 18.15	12.46	44	.....				
DC-174	173.5	10.42 11.07 P 17	p 10.57 P 551	0.95	9	8.1 CANTUNA.....(NO)	11	0.45	p 18.03	12.30	43	G				
DC-167	166.3	11.25	b 11.14	0.95	8	7.2 EL ARENAL.....	10	0.25	b 17.50	12.16	43	.....				
DC-155	154.3	11.50 X552 12.50	q 11.30 X552 11.50	1.20	13	12.0 FRÍO.....(RO)	16	0.45	p 17.30 17.10	11.50 X551 10.54 X17	Patio 55-44	ARTY				
DC-152	151.2	12.57	p 11.55 12.46	.....	4	3.1 EMP. DISTRITO SOMBRERETE	5	1.00	p 17.05 16.14	10.45	..	R				
DC-144	143.7	13.11	b 12.55	0.00	8	7.5 ABREGO.....	10	1.00	b 16.01	10.30	35	.....				
DC-137	136.1	13.29	b 13.05	.....	8	7.6 LA PARADA.....	10	.....	b 15.47	10.18	35	.....				
DC-129	128.5	13.45	p 13.19	.....	7	7.6 LODEMENA.....(NE)	9	.....	p 15.37	10.00	33	A				
DC-127	126.5	.....	.....	0.20	8	2.0 TANQUE KILOM. DC-127.....	11	.....	.....	.....	..	A				
DC-119	118.3	14.10	p 13.32	.....	8	8.2 CANUTILLO.....(KY)	11	.....	p 15.25	9.35	44	G				
DC-110	109.2	14.30	p 13.43	0.00	7	9.1 GUALTERIO.....(GY)	10	0.75	p 15.12	9.12	14-14ES	.....				
DC-101	100.9	14.55 X18	p 13.55	.....	7	8.3 EL SUCHIL.....(SH)	9	.....	p 14.55 X551	8.50	35	G				
DC-98	97.1	.....	b .....	0.45	11	3.8 EL MORTERO.....	15	.....	b .....	.....	1EN	.....				
DC-88	87.5	15.25	p 14.14	.....	11	9.6 VICENTE GUERRERO.(MU)	11	.....	p 14.40	8.24	35	A G				
DC-78	77.8	15.43	b 14.24 X18	0.00	8	9.7 PARRILLA.....	11	.....	b 14.24 X17	7.54	29	.....				
DC-62	61.2	16.08	p 14.45	0.04	13	16.6 POANAS.....(PO)	18	0.34	p 14.05	7.29	43	G				
DC-53	52.4	16.23	b 14.55	0.75	8	8.8 BREÑA.....	10	0.75	b 13.53	7.10	29	.....				
DC-44	43.3	16.43	p 15.13	.....	8	9.1 TUITAN.....(UN)	11	0.50	p 13.42	6.53	36-6	A				
DC-35	34.1	16.58	b 15.24	0.08	9	9.2 GUADIANA.....	11	0.41	b 13.28	6.33	36	G				
DC-29	28.2	.....	b .....	0.80	11	5.9 JAVIER.....	14	0.60	b .....	.....	No hay	.....				
DC-23	22.6	17.16	b 15.39	0.05	11	5.6 REGISTRO.....	14	0.23	b 13.13	6.15	23	.....				
DC-18	17.6	.....	b .....	0.25	12	5.0 GAVILAN.....	15	0.00	b .....	.....	No hay	.....				
DC-10	9.9	17.35	b 15.54	0.20	12	7.7 DALILA.....	15	0.15	b 12.56	5.55	25	.....				
.....	0.0	.....	.....	0.50	10	9.9 EMP. DISTRITO FRÍO.....	11	0.50	.....	.....	.....	Y				
DA-0	1.6	Ll. 17.55 H. M.	Ll. 16.10 H. M.	0.48	2	1.6 DN. DURANGO..(DS-DU)	2	0.00	S. 12.40 H. M.	S. 5.30 H. M.	Patio	ABCGMRT				
		551	17						18	552						
		Carga Diario	Pasajeros Diario						Pasajeros Diario	Carga Diario						

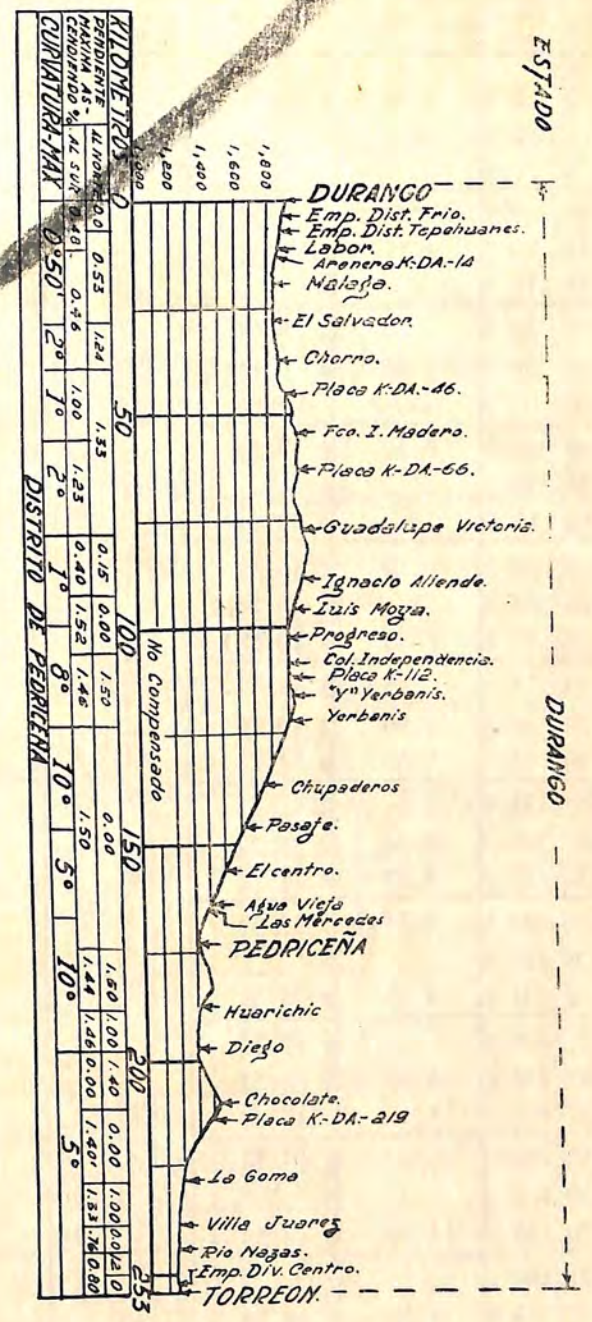


### Dirección Superior "AL NORTE"

#### NOTAS:

- 1) El servicio de trenes Nos. 21 y 22, y el de Nos. 23 y 24 del Distrito de Sombrerete, debe efectuarse con las máquinas y tripulaciones de Nos. 17 y 18, respectivamente, durante el tiempo muerto que estos últimos tienen en Emp. Distrito Sombrerete.
- 2) Trenes del Distrito de Frío, deben moverse bajo protección de bandera entre Durango y Emp. Distrito de Frío, y entre Emp. División del Centro y Felipe Pescador.

Número de las Estaciones	Distancia de Durango Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE PEDRICEÑA		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Básica Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE			HORARIO No. 4		PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE		
		553	87			ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	88		
DA- 0	0.0	H. M. 6.35	S. 15.00	0.00		DN..... DURANGO.....(DS-DU)		11. 13.45	11. 17.50		ABCGMRTY
DA- 2	1.6				12	1.6 EMP. DISTRITO FRIO.....	16			Patio	
DA- 3	2.2					0.6 EMP. DISTRITO TEPEHUANES.....					
DA- 12	11.7	6.54	b 15.15			9.5 LABOR.....		b 13.25	17.25	26	
DA- 21	21.0		b 15.27	0.53	13	9.3 MALAGA.....	17	b 13.13		No hay	
DA- 27	26.8	7.17	b 15.35			5.8 EL SALVADOR.....		b 13.06	17.00	20	A T
DA- 38	38.0	7.37	b 15.51	1.24	9	11.2 CHORRO.....	12	b 12.54	16.40	26	G
DA- 46	46.0		16.02			8.0 PLACA KILOM. DA-46.....	18				
DA- 55	54.8	8.09	p 16.16 X554	1.33	13	8.8 D..... FRANCISCO I. MADERO.....(GR)		p 12.36	16.16 X 87	29	
DA- 66	66.0		16.30		18	11.2 PLACA KILOM. DA-66.....	24	12.22			
DA- 77	76.8	8.43	p 16.44			10.8 D..... GUADALUPE VICTORIA.....(A)		p 12.09	15.00	46	G
DA- 89	88.9	9.05	p 16.59	0.15	10	12.1 D..... IGNACIO ALLENDE.....(NA)	13	p 11.53	14.33	26	
DA- 98	97.4		b 17.10	0.00	10	8.5 LUIS MOYA.....	14	b 11.41		No hay	
DA-102	101.6	9.25	p 17.18			4.2 D..... PROGRESO.....(CZ)		p 11.34	14.03	27	A
DA-106	105.2		b			3.1 COLONIA INDEPENDENCIA.....		b		No hay	
DA-114	114.0		17.34	1.50	18	8.8 PLACA KILOM. DA-114.....	24	11.18			
DA-122	121.9					7.9 "Y" YERBANIS.....					Y
DA-124	123.1	10.20	p 17.47			1.2 D..... YERBANIS.....(NS)		p 11.07	13.13	28	A G
DA-136	135.2	10.49 X 88	b 18.00		11	12.1 CHUPADEROS.....	13	b 10.49 X553	12.43	14	
DA-148	147.7	11.11	p 18.18		11	12.5 D..... PASAJE.....(JA)	16	p 10.32	12.16	26	A
DA-156	155.7	11.23	b 18.27		7	8.0 EL CENTRO.....	9	b 10.16	11.57	33	
DA-163	162.3	11.40 X554	b 18.35	0.00	6	6.6 AGUA VIEJA.....	7	b 10.05	11.40 X553	43	T
DA-163-A	163.0		b 18.40		9	0.7 LAS MERCEDES.....	12	b		No hay	
DA-174	173.3	12.25	p 18.53			10.3 D..... PEDRICEÑA.....(PA)		p 9.49	11.10	Patio	A R T Y
DA-189	188.5	13.00	b 19.13	1.50	15	15.2 HUARICHIC.....	20	b 9.25	9.46	26	
DA-199	198.9	13.20	b 19.25	1.00	9	10.4 D..... DIEGO.....	12	b 9.12	9.25	25	
DA-210	209.5	13.45	p 19.39	1.40	9	10.6 D..... CHOCOLATE.....(CF)	12	p 9.00 P 554	8.45 P 554	47	Y
DA-219	219.0		19.49	0.00	16	9.5 PLACA KILOM. DA-219.....	21	8.46			
DA-229	228.8	14.10	p 20.00		9	9.8 D..... LA GOMA.....(OM)	11	p 8.34	8.06	48	A
DA-238	238.0	14.32	p 20.13	1.00	9	9.2 D..... VILLA JUAREZ.....(VS)	11	p 8.22	7.46	31	
DA-245	244.8	14.42	b 20.21	0.00	5	6.8 RIO NAZAS.....	7	b 8.12	7.36	35	
.....	252.8			1.20	9	8.0 EMP. DIVISION CENTRO.....	11				Patio
A- 1136	253.0	11. 15.00	11. 20.35	0.00		0.2 DN..... TORREON.....(NY)		S. 8.00	S. 7.20		ABCGRTY
		553	87					88	554		
		Carga Diario	Pasajeros Diario			HORARIO No. 4		Pasajeros Diario	Carga Diario		



**Dirección Superior "AL NORTE"**

**NOTAS**

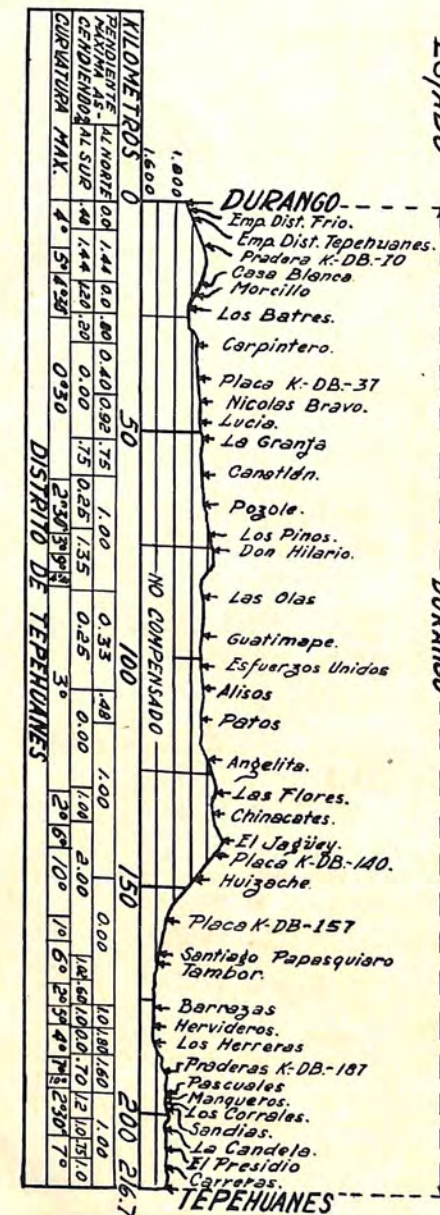
- Trenes del Distrito de Frío están autorizados para usar la vía principal del Distrito de Pedriceña entre Emp. Distrito Frío y Durango, y trenes del Distrito de Tepehuanes están autorizados para usar la vía principal del Distrito de Pedriceña entre Emp. Distrito Tepehuanes y Durango, unos y otros, bajo protección de bandera.
- Trenes del Distrito de Pedriceña deben moverse bajo protección de bandera entre Emp. División Centro y Torreón.
- No. 88 es superior a No. 87.

**PATIO DE PEDRICEÑA**

De Pedriceña parte una espuela a Velardeña que forma parte del Patio de Pedriceña, con las características siguientes:

Número de las Estaciones	Distancia de Pedriceña Kilómetros	RUMBO AL NORTE		ESTACIONES	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Registro Telegráfico "Y"
		Pendiente máxima ascendiendo			Pendiente máxima ascendiendo			
DA-174	0.0			D..... PEDRICEÑA.....(PA)			Patio	A R T Y
DM- 6	6.0	No hay servicio regular	1.00	6.0 ASARCO.....	1.88	No hay servicio regular	14	
DM- 9	8.4			2.4 VELARDEÑA.....			15-15	

Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Distrito Tepehuanes Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts. Escapes Otras	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE			PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE		
		549	85			86	550		
		Carga Lunes, Miércoles y Viernes	Pasajeros Diario	Por ciento	Pasajeros	Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Carga Martes, Jueves y Sábado
		H. M.	H. M.					H. M.	H. M.
DA- 0	2.2	S. 4.00	S. 8.20	0.00	3	DN.....		LI. 13.25	LI. 13.50
DA- 2	0.6	.....	.....			.....		.....	.....
DA- 3	0.0	.....	.....			.....		.....	.....
DB- 10	9.7	4.30	8.40	1.44	17	.....		13.05	.....
DB- 16	15.7	4.45	b 8.50			.....		b 12.56	13.17
DB- 19	18.7	.....	b .....	0.00		.....		b .....	No hay
DB- 23	22.2	.....	b 9.01		16	.....		b 12.41	No hay
DB- 31	30.3	5.08	b 9.11	0.80		.....		b 12.29	12.49
DB- 37	37.0	.....	9.20	0.40	15	.....		12.17	.....
DB- 44	43.8	5.40	p 9.32			D.....		p 12.08	12.28
DB- 50	49.3	.....	b .....	0.92	16	.....		b .....	No hay
DB- 52	51.3	.....	b 9.44			.....		b 11.54	No hay
DB- 59	58.3	6.30	p 9.57 10.07	0.75		D.....		p 11.42 P 550 11.32	11.57 P 86
DB- 65	64.4	.....	b 10.16		14	.....		b 11.23	No hay
DB- 72	71.3	6.55	b 10.27 X 550	1.00	16	.....		b 11.12	10.27 X 85
DB- 74	74.0	.....	b 10.33		16	.....		b 11.06	No hay
DB- 86	85.5	7.20	b 10.50 X 86		9	.....		b 10.50 X 85	9.50
DB- 94	93.8	7.50	p 11.01 11.07		10	D.....		p 10.37 10.31	9.38
DB-101	101.0	.....	b .....	0.33	13	.....		b .....	No hay
DB-106	105.9	8.12	b 11.26		7	.....		b 10.12	9.08
DB-113	112.2	8.57	p 11.35 11.49	0.48	8	D.....		p 10.03 9.49	8.57
DB-123	122.6	9.34 X 86	b 12.05		11	.....		b 9.34 X 549	8.31
DB-129	128.4	.....	b .....		10	.....		b .....	No hay
DB-132	131.7	9.57	p 12.19 12.25	1.00	11	D.....		p 9.20 9.14	8.15
DB-137	136.2	.....	b 12.33		20	.....		b 9.04	No hay
DB-148	147.8	10.30	b 12.53		22	.....		b 8.42	7.34
DB-157	157.0	.....	13.07		27	.....		8.23	.....
DB-166	165.5	11.10	p 13.20 13.40	0.00	8	D.....		p 8.06 7.46	6.58
DB-173	172.2	.....	b .....		4	.....		b .....	3ES
DB-176	176.0	11.30	b 13.58		5	.....		b 7.29	6.27
DB-181	180.1	.....	b .....	1.00	9	.....		b .....	No hay
DB-183	183.0	11.45	b 14.16	1.80	8	.....		b 7.17	6.14
DB-187	186.9	11.53	b .....	1.60	9	.....		b .....	10
DB-190	189.3	.....	b .....		11	.....		b .....	No hay
DB-192	191.3	12.03	b 14.33		10	.....		b 7.04	5.54
DB-193	192.4	.....	b .....		8	.....		b .....	No hay
DB-199	198.8	12.19	b 14.56		10	.....		b 6.51	5.39
DB-201	200.8	.....	b .....	1.00	6	.....		b .....	No hay
DB-204	204.0	12.30	b 15.10		7	.....		b 6.41	5.27
DB-211	210.8	12.45	p 15.25		14	D.....		p 6.30	5.13
DB-217	216.7	LI. 13.00 H. M.	LI. 15.40 H. M.		17	D.....		S. 6.20 H. M.	S. 5.00 H. M.
		549	85			HORARIO No. 4		86	550
		Carga Lunes, Miércoles y Viernes	Pasajeros Diario					Pasajeros Diario	Carga Martes, Jueves y Sábado

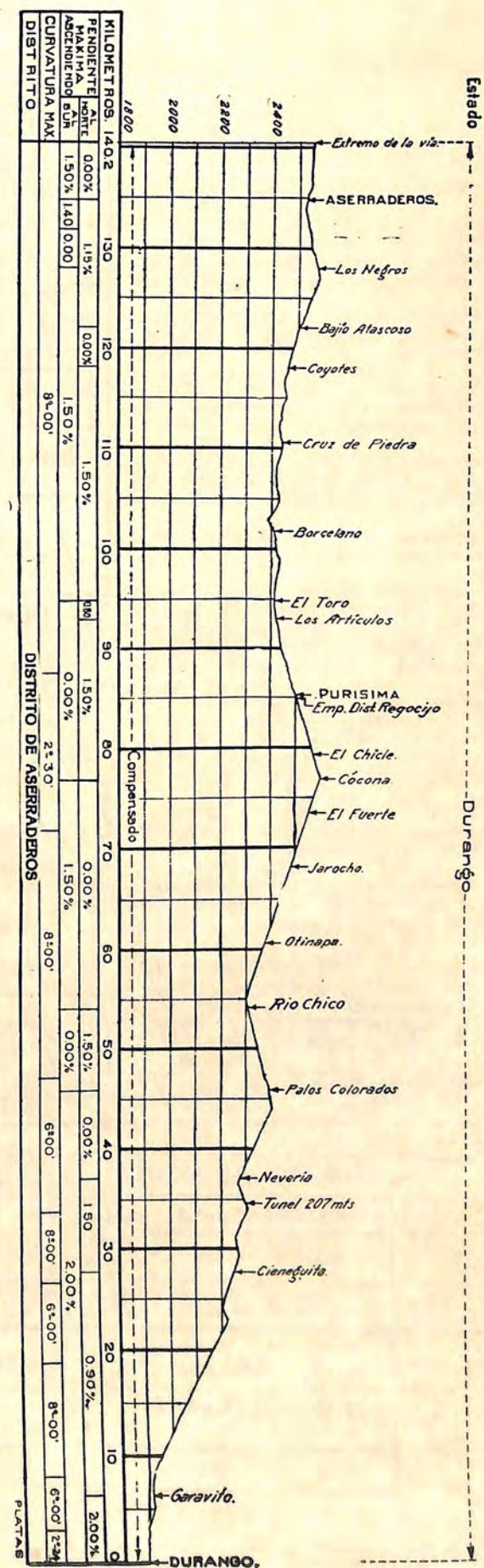


NOTAS:

- 1) Trenes del Distrito de Tepehuanes deben moverse bajo protección de bandera, entre Durango y Emp. Distrito Tepehuanes.
- 2) En Kilóm. DB-205 hay una espuela E. S. con capacidad para 4 unidades, de la Compañía M. M. C. S. A.
- 3) Cuando no haya servicio telegráfico en Tepehuanes, Nos. 86 y 550 quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

Dirección Superior "AL NORTE"

Número de las Estaciones	Distancia de Durango Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ASERRADEROS		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"	
		PRIMERA CLASE				ESTACIONES	PRIMERA CLASE						
		325	323				324		326				
		Mixto Martes, Miércoles, Viernes y Sábado	Mixto Diario	Por ciento	Pasajeros		Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Diario	Mixto Martes, Miércoles, Viernes y Sábado	Escapes	Otras	
DE-141	140.2	DEL DISTRITO DE REGOCIJO		0.00	7	..... EXTREMO VIA.....	9	1.50			5EN	ARTY	
DE-135	134.8		H. M. S. 13.35			D..... ASERRADEROS.....(EA)			11	1.40			..... H. M. U. 12.45
DE-128	128.0		b 13.50			..... LOS NEGROS.....			9				b 12.29
DE-123	122.1		b 14.02			..... BAJIO ATASCOSO.....			7				b 12.18
DE-119	118.1		b 14.10			D..... COYOTES.....(CS)			6				b 12.10
DE-111	110.6		b 14.25			..... CRUZ DE PIEDRA.....			11	1.50			b 11.52
DE-102	101.8		b 14.40			..... BORCELANO.....			11				b 11.32
DE-95	94.9		b 14.54			..... EL TORO.....			9				b 11.16
DE-93	93.0		b 14.59			..... LOS ARTICULOS.....			3				b 11.12
DE-90	90.0		15.09			..... PLACA KILOM. DE-90.....			13				
DE-87	86.3					..... "Y" PURISIMA.....			10	0.00			
DE-86	85.2		S. 15.03			D..... PURISIMA.....(PM)			14				p 10.57
DE-85	84.9		..... EMP. DISTRITO REGOCIJO.....	11									
DE-80	79.2	b	..... EL CHICLE.....	14		b							
DE-77	76.9	b 15.22	..... COCONA.....	27		b 10.38							
DE-74	73.3	b	..... EL FUERTE.....	27	1.50	b							
DE-69	68.2	b 15.36	..... JAROCHO.....	10		b 10.20							
DE-61	60.6	p 15.54	D..... OTINAPA.....(NP)	10	0.00	p 10.05							
DE-55	54.2	b 16.06	..... RIO CHICO.....	10		b 9.40							
DE-46	45.8	b 16.18	..... PALOS COLORADOS.....	10		b 9.27							
DE-37	36.6	b 16.33	..... NEVERIA.....	27		b 9.03							
DE-28	27.6	b 16.48	..... CIENEGUITA.....	27		b 8.39							
DE-17	17.0	17.06	..... PLACA KILOM. DE-17.....	34	2.00	8.13							
DE-7	6.4	b 17.23	..... GARAVITO.....	7		b 7.48							
DA-0	0.0	U. 17.35	DN..... DURANGO.....(DS-DU)	7		S. 7.35							
		H. M.				H. M.							
		325	323						324	326			
		Mixto Martes, Miércoles, Viernes y Sábado	Mixto Diario				Mixto Diario		Mixto Martes, Miércoles, Viernes y Sábado				



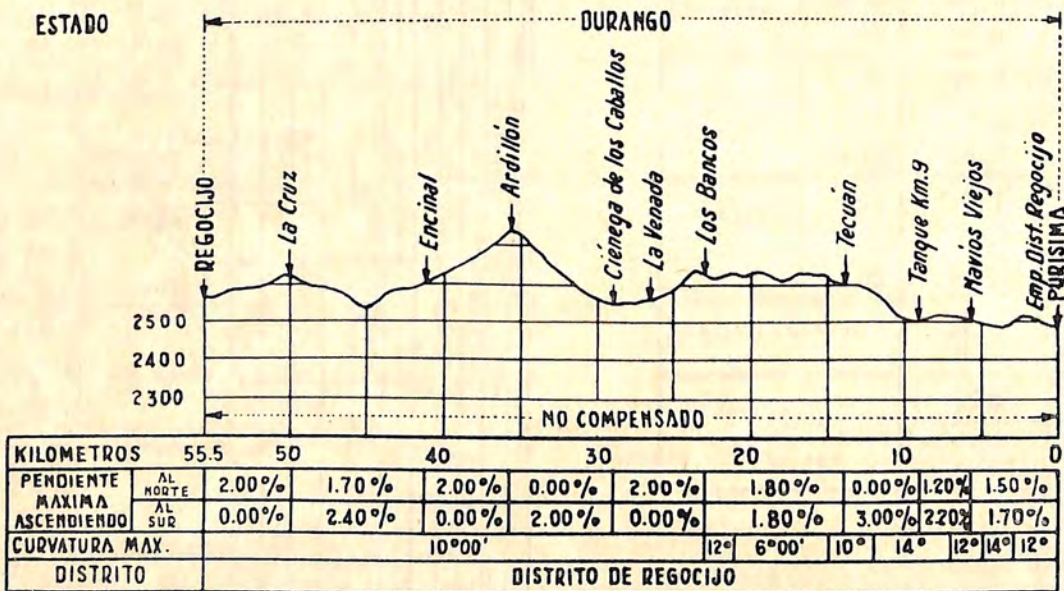
Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) No. 324 es superior a No. 323.
- 2) No. 326 es superior a No. 325.
- 3) Cuando no haya telegrafista en servicio en Aserraderos, No. 323 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 4) Trenes del Distrito de Regocijo están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Aserraderos entre Emp. Distrito Regocijo y Purisima, bajo protección de bandera.
- 5) En Kilóm. DE-60 hay un ladero con capacidad para 22 unidades de 13.7 Mts., que corresponde a la estación de Otinapa.
- 6) En Kilóm. DE-117.6 hay un ladero con capacidad para 10 unidades de 13.7 Mts. propiedad de "Cía. Maderera de Durango".

Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Dist. Regocijo Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE REGOCIJO		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Registro Telegráfico "Y"	
		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo		HORARIO No. 4		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE			
		325				ESTACIONES			326			
		Mixto Martes, Miércoles, Viernes y Sábado	Por ciento	Pasajeros		Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Martes, Miércoles, Viernes y Sábado	Escapes	Otras		
DN-56	55.2	H. M. S. 12.41	2.00	8	REGOCIJO		11	H. M. L. 12.16	14EN		R	
DN-50	49.7	b 12.54	1.70	12	5.5 LA CRUZ		16	b 11.59	7		Y	
DN-41	41.0	b 13.14	2.00	8	8.7 ENCINAL		11	b 11.35	21			
DN-36	35.4	b 13.28	0.00	11	5.6 ARDILLON		14	b 11.22	19			
DN-29	28.3	b 13.44	0.00	3	7.1 CIENEGA DE LOS CABALLOS		4	b 11.05	10		A Y	
DN-27	26.5	b 13.51	2.00		1.8 LA VENADA			b 10.57	9			
DN-23	22.8	b 14.00	1.80	16	5.7 LOS BANCOS		19	b 10.51	21			
DN-14	13.9	b 14.18	0.00	12	8.9 TECUAN		17	b 10.31	14			
DN-9	8.1	.....	1.20		5.8 TANQUE KILOM. DN-9			.....			A	
DN-6	5.6	b 14.39	1.50	9	2.5 NAVIOS VIEJOS		12	b 10.06	21			
DE-85	0.0	.....			5.6 EMP. DISTRITO REGOCIJO			.....				
DE-86	0.3	L. 14.53 H. M.			0.3 PURISIMA (PM)			S. 9.52 H. M.		Patio 34-14	A R T Y	
		325			HORARIO No. 4			326				
		Mixto Martes, Miércoles, Viernes y Sábado						Mixto Martes, Miércoles, Viernes y Sábado				

Dirección Superior "AL NORTE"



NOTAS:

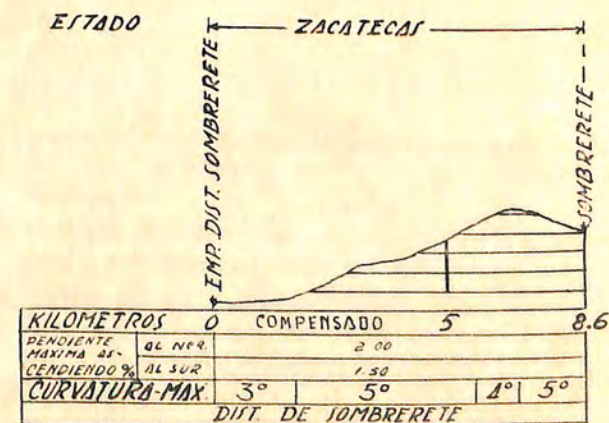
- No. 326 es superior a No. 325.
- No. 325 queda autorizado en Regocijo para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- No. 326 debe moverse retrocediendo de La Cruz a Regocijo.
- El tanque de agua de Ciénega de los Caballos está situado 20 metros al Norte de placa Kilóm. DN-28.
- Trenes del Distrito de Regocijo deben moverse bajo protección de bandera, entre Purísima y Emp. Distrito Regocijo.

Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Dist. Sombrerete Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE SOMBRERETE		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Registro "Y"
		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	HORARIO No. 4		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE				
		23	21		ESTACIONES			22	24			
		Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Por ciento	Pasajeros	Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Escapes	Otras	
DC-152	0.0	H. M. S. 16.15	H. M. S. 11.56	2.00	12	EMP. DIST. SOMBRERETE		H. M. L. 12.45	H. M. L. 17.04	No hay	R	
DF-9	8.6	L. 16.40 X24 H. M.	L. 12.10 X22 H. M.			8.6 SOMBRERETE (BR)		S. 12.20 X21 H. M.	S. 16.50 X23 H. M.	5 - 4	R Y	
		23	21			HORARIO No. 4		22	24			
		Pasajeros Diario	Pasajeros Diario					Pasajeros Diario	Pasajeros Diario			

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- Nos. 21 y 23 quedan autorizados en Emp. Distrito Sombrerete para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- Cuando no haya servicio telegráfico en Sombrerete, Nos. 22 y 24 quedan autorizados para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).





# INSTRUCCIONES GENERALES

(NOTA. No incluyen aquellas disposiciones que figuraran en el Reglamento de Transportes, en el Boletín General de Transportes o en el Reglamento de Seguridad.)

1.—TIEMPO PARA ACELERAR Y DISMINUIR VELOCIDAD. El "tiempo mínimo entre estaciones", que aparece en las columnas respectivas de cada Distrito, no incluye el tiempo que EN ALGUNOS CASOS se requiere para acelerar y disminuir velocidad. En consecuencia, al verificar paradas, puede agregarse al tiempo mínimo, tres (3) minutos para trenes de carga, dos (2) minutos para trenes mixtos, un (1) minuto para trenes de pasajeros en vía ancha y la mitad de estos tiempos para vía angosta. Cuando los trenes mixtos de vía ancha manejen más del 80% del tonelaje tabulado, pueden agregárseles tres (3) minutos.

2.—LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, ASI COMO LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que no deban parar en estaciones, ya sea que corran a tiempo o que tengan órdenes de tren para correr tarde, deben desarrollar la velocidad conveniente para evitar el tener que pararse en estaciones para esperar el tiempo de salida.

3.—LOS TRENES REGULARES Y LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que corran retrasados, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" si las circunstancias lo permiten, para correr a tiempo. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.

4.—TRENES REGULARES CORRIENDO A TIEMPO, que deban hacer parada en estaciones intermedias donde sólo tengan tiempo de salida, deben emplear el correspondiente "tiempo mínimo entre estaciones", ya que la diferencia entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es para ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones; pero los trenes regulares de pasajeros no deben llegar al lugar donde reciben o descargan tráfico con anticipación mayor de cinco (5) minutos aun cuando el "tiempo mínimo entre estaciones", se los permita.

5.—MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, Y TRENES COMPOSTOS EXCLUSIVAMENTE CON EQUIPO DE PASAJEROS O DE CARGA CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" para trenes de pasajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio. Quedan exceptuadas de esta autorización aquellas máquinas para las cuales se tiene establecido un tiempo mínimo especial en ciertos distritos de algunas divisiones.

6.—TRENES REGULARES DE PASAJEROS Y MIXTOS QUE EN UNA ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLEGADA Y SALIDA, no deberán llegar a, ni salir del lugar donde reciben o descargan tráfico antes del tiempo marcado para su llegada o salida, respectivamente.

7.—TIEMPO MUERTO EN ESTACIONES. Los trenes de pasajeros que corran retrasados, deben cumplir con el tiempo muerto en estaciones fijado en su itinerario o en la orden de tren del ejemplo (3) de la forma "G". Con autorización del Despachador puede reducirse dicho tiempo cuando estén retrasados y terminen su trabajo en menor tiempo del autorizado.

8.—ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS EN ESTACIONES SIN SERVICIO DE COMUNICACION. Todo tren que con mucha anticipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y aquellos trenes inferiores que vayan a librar el tiempo de itinerario de trenes superiores en estaciones sin servicio de comunicación, pedirán informes al Despachador antes de salir de la última estación de comunicación en servicio. Si al llegar al punto de encuentro o libramiento, el tren que se espera no está a la vista, hay que comunicarlo inmediatamente al Despachador, para que disponga lo conveniente.

9.—PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES DE FLETE, cuando no tengan trabajo en una estación de registro, en la cual sólo habrán de detenerse para cumplir con la regla 83-A, los despachadores deben autorizar el paso de registro en la forma prescrita por el reglamento, y cuando hayan recibido el "O. S.", autorizarán al telegrafista para que los registre.

10.—INFORMES "O. S." DE PASADA DE TREN. Para que los telegrafistas puedan cumplir con la Regla 345, los Conductores, o Maquinistas tratándose de máquinas solas, deben dejar la forma OD-61 en todas las oficinas de comunicación abiertas al servicio en donde no haya registro de Trenes, o que aún habiéndolo se tenga autorización para pasarlo. Cuando un tren inicie o termine su carrera en un lugar donde no haya comunicación con el despachador, ni Registro de Trenes, debe dejar su OD-61 en el buzón de guías, si lo hay, o en su defecto, entregarla en la primera oficina de comunicación en servicio. Otros trenes que necesiten conocer la llegada o salida de trenes en los lugares a que se refiere el párrafo anterior, deben buscar la forma OD-61 en el buzón de guías.

11.—EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELEGRAFICO NO SEA CONTINUO, debe dejarse el Registro de Trenes en la caja para guías, si la hay, en horas en que no haya servicio, para que pueda abordarlo el personal interesado.

12.—DONDE HAYA CAJA PARA GUIAS, los telegrafistas o agentes-telegrafistas dejarán en ella el aviso a que se refiere la Regla 348. (Excepción a la misma regla).

13.—CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENES DE PRECAUCION. Los maquinistas deben dar la señal 14-t al aproximarse a lugares protegidos con órdenes de precaución, para que la tripulación del tren se prepare a cumplir con la Regla 159. En caso de que el maquinista omita dicha señal, el conductor hará uso de la válvula de emergencia.

14.—CUANDO SE VAYA A PROVEER DE ACEITE COMBUSTIBLE A LAS MAQUINAS, deben cortarse del tren para evitar incendios.

15.—LOS MAQUINISTAS DE CAMINO O DE PATIO, no deben llevar constantemente encendidos los focos instalados arriba de las casetas de las máquinas, para evitar accidentes por deslumbramiento al personal que viaja arriba de los carros, debiendo encenderlos solamente cuando tengan algún trabajo que hacer sobre el tanque de la máquina, o que estén tomando agua o combustible.

16.—TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas mayores del uno y medio (1.50%) por ciento, debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. Los conductores deben hacer recorridos sobre los carros para vigilar el cumplimiento de la Regla 395, primer párrafo.

17.—TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del 1.50% o mayores, deben encadenarlos.

18.—EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben viajar el conductor y el abanderado, así como los funcionarios u oficiales autorizados.

19.—TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS EN QUE NO HAYA SERVICIO DE PATIO, deben entrar a la vía auxiliar que encuentren expedita, siempre que no esté asignada a determinado servicio; y si su tren no cabe en una sola vía, harán los cortes necesarios para dejar libre la vía principal y las de operaciones.

20.—Cuando se dejen carros cargados o vacíos lejos de los edificios de las estaciones, los conductores, o jefes de patio en su caso, deben informar al jefe de estación correspondiente los números y la hora en que fueron dejados.

21.—Después de expedir el servicio telegráfico en el orden de prioridad establecido por la regla 35 del Reglamento de Telégrafos, transmítanse de preferencia "consists", "tomado y dejado", "demoras de trenes" e "informes de laderos".

22.—CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS, deben traer consigo su equipo para el manejo de boletos.

23.—LOS ALAMBRES DEL CIRCUITO DEL TELEFONO SELECTIVO O DEL TELEGRAFONO, están indicados con un triángulo de lámina, colocado en la cruceta, bajo el aislador o aisladores correspondientes.

24.—LIBRAMIENTO FISICO EN LAS INSTALACIONES DEL CAMINO. Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.) hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y ganado, puentes de estructura superior, tomas de agua y combustible, edificios, puertas, viaductos, señales fijas, muy especialmente las de los Sistemas C. T. C., y en general en todos aquellos lugares en donde puedan dañar las instalaciones. Igual práctica debe observarse cuando se manejen grúas, martinets o palas mecánicas.

25.—USO DEL SILBATO O BOCINA. Para no molestar a los viajeros, debe procurarse no hacer uso del silbato o bocina de la máquina al estar cerca de trenes de pasajeros, salvo que sea indispensable o que esté previsto por el Reglamento; también en casos de peligro para evitar accidentes.

26.—DESCARGA DE TANQUES CON INFLAMABLES. Los tanques conteniendo gasolina o sus derivados, alcohol, aceite combustible, kerosina, petróleo refinado, o cualquier otro líquido inflamable, deben ser descargados en la vía destinada para descarga de tanques. En donde no haya vía para tal objeto, la descarga debe hacerse en la vía de bodega, pero aislándolos de los demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca la mayor seguridad.

27.—EXPLICACION DE LOS SIGNOS QUE APARECEN EN LOS HORARIOS:

D, oficina de comunicación con servicio diurno.  
N, " " " " " nocturno.  
DN, " " " " " diurno y nocturno.  
EN, espuela " con entrada por el extremo Norte.  
ES, " " " " " Sur.

Las letras que entre paréntesis están colocadas a la derecha de los nombres de algunas estaciones, son las "llamadas" de las oficinas telegráficas.

28.—CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.

TIPO "A". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Sistema de Señales C. T. C.

TIPO "B". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Señales de enclavamiento. (Regla 165).

TIPO "C". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por guarda-cruceiro. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del guarda-cruceiro. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el cruceiro por medio de un miembro de la tripulación.

TIPO "D". Los formados por vías férreas a nivel y protegidos por semáforos de acción electro-automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se encienden continua o intermitentemente, es indicación de que las señales están al corriente y el tren puede proseguir; pero si la luz lateral no se enciende es indicación de que las señales no funcionan y en tal caso óbrese conforme a lo dispuesto por la Regla 103.

TIPO "E". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por puerta o disco rojo de día y además lámpara con luz roja de noche, cuya posición normal es obstruyendo la vía que no tiene preferencia.

Los trenes que se aproximen por la vía que tiene preferencia observarán cuidadosamente la posición de la puerta o disco, para obrar en consecuencia.

Los trenes que se muevan por la vía que no tiene preferencia, harán parada efectiva antes de pasar el cruceiro y si no hay tren a la vista por la vía que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta o disco para colocarla en la posición de obstruir la vía que tiene preferencia; después de pasar su tren, restablecerá dicha puerta o disco a su posición normal.

TIPO "F". Los formados por vías férreas a nivel y anunciados por placas alusivas. No tienen señales ni guarda-cruceiro.

TIPO "G". Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, protegidos por semáforos de acción electro-automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma.

TIPO "H". Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, anunciados al público con placas de "Cuidado con el Tren" y protegidos por guarda-cruceiro, durante las 24 o menos horas del día.

TIPO "I". Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, protegidos por placas anunciadoras con la leyenda "Cuidado con el Tren". No tienen señales ni guarda-cruceiro.

29.—De acuerdo con la ley, los cruceiros a nivel con calles o caminos públicos no deben obstruirse por más de cinco (5) minutos, pero si la ejecución del trabajo requiere más de este tiempo, deben librarse tales cruceiros cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.

30.—CARACTERISTICAS Y USO DEL CAMBIO "TRES EN UNO". El cambio "TRES EN UNO" puede ser operado manual o automáticamente. La operación manual es idéntica a la de los cambios rígidos ordinarios. La operación automática se efectúa al paso de los trenes por medio de un mecanismo, de tal manera que los trenes pueden salir del escape o vía secundaria "pasando" las agujas, es decir, aun cuando éstas se encuentren cerradas, las cejas de las ruedas pueden abrirlas sin dañar la estructura del cambio. De diez a doce segundos, aproximadamente, después de que las últimas ruedas han accionado las agujas, éstas retornan automáticamente a su posición normal.

Cuando un tren que ha salido de la vía secundaria tenga que retroceder por la vía principal, el encargado del cambio debe de cerciorarse de que las agujas han vuelto a su posición normal, antes de dar señales para retroceder.

El cambio "TRES EN UNO" se distingue de los rígidos ordinarios, en que tanto el árbol como la caja del mecanismo están pintados de color amarillo.

Cuando al estar haciendo movimiento, o por cualquier otra causa los trenes se detengan sobre las agujas de los cambios "TRES EN UNO", procedentes de vías distintas a aquellas a las cuales estén normalmente alineados, y tengan que retroceder, antes de hacerlo, debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder, restableciéndose después a su posición normal. Todo tren o máquina de patio, con carros o sin ellos, están obligados a pasar estos cambios en dirección de la punta de las agujas, a una velocidad que no exceda de veinticinco (25) kilómetros por hora hasta que hayan pasado todas las ruedas de las máquinas, si van solas, o de todos los carros o coches que se manejen en dichas máquinas.

# INSTRUCCIONES ESPECIALES

- 1) **RELOJES REGLAMENTARIOS:** En las oficinas telegráficas de Felipe Pescador, Frío, Durango, Tepehuanes, Purísima y Torreón.
- 2) **LIBROS DE BOLETINES:** En las oficinas telegráficas de Felipe Pescador, Durango, Purísima y Torreón.
- 3) **GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS:** En concordancia con la regla 103-A, tercer párrafo, los trenes que manejen esta clase de equipo, no deben exceder la velocidad de TREINTA (30) kilómetros por hora en tangentes y de VEINTE (20) kilómetros por hora en curvas.
- 4) **CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS:** Los conductores de los siguientes trenes, cuando estos corran 0 h. 45 m. o más retrasados, deben telegrafiar con "Señal 21", al Jefe de Despachadores, como sigue:
  - a) No. 86, de Canatlán, número de pasajeros para No. 87.
  - b) No. 18, de Frío, número de pasajeros para No. 14.
  - c) No. 87, de Pedriceña, número de pasajeros para Nos. 7 y 8.
- 5) **ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:**
  - a) Distrito de Frío: Río Grande, Frío y La Parada.
  - b) Distrito de Pedriceña: La Goma, Pasaje, Yerbanís, Ignacio Allende y Pedriceña.
  - c) Distrito de Tepehuanes: Canatlán, Guatimapé y Santiago Papasquiario.
  - d) Distrito de Aserraderos: Cieneguita, Otinapa y Purísima.
- 6) **TRENES DOBLES:**
  - a) Las máquinas ayudadoras en trenes de carga deben colocarse a 4 ó 5 carros de la de tronco.
  - b) Cuando un tren sea manejado por dos o más máquinas de vapor, rebájese el 5% del tonelaje tabulado a cada una de ellas.
- 7) **HORAS DE SERVICIO DE PATIOS:**

Días ordinarios, domingos y festivos reglamentarios:

  - a) Durango: de 1 h. 00 m. a 8 h. 00 m. y de 9 h. 00 m. a 24 h. 00 m.
  - b) Torreón: continuo.
  - c) Felipe Pescador: de 0 h. 01 m. a 7 h. 00 m. y de 8 h. 00 m. a 23 h. 00 m.
- 8) **APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE A LAS MAQUINAS:** Se tienen tanques sifones de combustible en Pedriceña, Frío y Tepehuanes, los que se usarán en caso de efectuarse "dobletes".
- 9) **DESIGNACION DE "ESCAPES", PARA EL ENCUENTRO O PASEO DE TRENES DONDE EXISTE MAS DE UNA VIA AUXILIAR:**
  - I) DISTRITO DE FRIO:
    - a) Frío: la vía auxiliar adyacente a la principal, que está detrás del edificio de la estación.
    - b) Río Grande: la vía auxiliar adyacente a la principal, que está detrás de la bodega.
  - II) DISTRITO DE PEDRICEÑA:
    - a) Pedriceña: la vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.
    - b) Chocolate: la vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.
  - III) DISTRITO DE ASERRADEROS:
    - a) Otinapa: la vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación, conocida por vía No. 1.
    - b) Purísima: la vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.
- 10) **DISTRITO DE SOMBRERETE.** La cola de la "Y" de Sombrerete, sólo tiene capacidad para una máquina.
- 11) **UBICACION DE LAS PLACAS DE "LIMITE DE PATIO".**
  - a) FELIPE PESCADOR: al Norte, sobre el Distrito de Frío, en kilómetro DC-263.875, y sobre el Distrito de Camacho de la División de Torreón, en Kilómetro A-815.000; y al Sur, sobre el Distrito de Zacatecas de la Sub-División de Aguascalientes, en Kilómetro A-807.095.
  - b) FRIO: al Norte, en kilómetro DC-152.970; y al Sur, en kilómetro DC-155.439.
  - c) DURANGO: al Norte, sobre el Distrito de Pedriceña, en kilómetro DA-3.661; y sobre el Distrito de Tepehuanes, en kilómetro DB-3.260; y al Sur, sobre el Distrito de Frío; en kilómetro DC-2.798; y sobre el Distrito de Aserraderos, en kilómetro DE-3.270.
  - d) PEDRICEÑA: al Norte, en kilómetro DA-174.583; y al Sur, en kilómetro DA-171.942.
  - e) TORREON: al Norte, sobre el Distrito de Gómez Palacio de la División de Torreón, en kilómetro A-1144.400; y al Sur,

sobre el Distrito de Pedriceña, en kilómetro DA-250.999; y sobre el Distrito de Camacho de la División de Torreón, en kilómetro A-1130.500.

- f) TEPEHUANES: al Norte, en kilómetro DB-217.625; y al Sur, en kilómetro DB-215.647.
- g) PURISIMA: al Norte, en kilómetro DE-83.945; y al Sur, sobre el Distrito de Aserraderos, en kilómetro DE-87.441; y sobre el Distrito de Regocijo, en kilómetro DN-1.693.
- h) ASERRADEROS: al Norte, en kilómetro DE-131.300.

## 12) LLAMADAS POR TELEGRAFONO:

DESPACHADORES: en Durango, una larga (—). En Torreón, una corta, una larga y una corta (o — o). Felipe Pescador, dos largas (— —). Frío, tres cortas (o o o). El Salvador, dos cortas y una larga (o o —). Agua Vieja, dos cortas (o o). Pedriceña, tres cortas (o o o). Patos, dos largas (— —). Tepehuanes, dos cortas (o o). Aserraderos, dos cortas (o o). Purísima, dos largas y dos cortas (— — o o). Trenes en camino, cuatro cortas (o o o o).

## 13) TODOS LOS TRENES DEBEN PROVEERSE DE TELEGRAFONOS Y SUS RESPECTIVAS VARAS, en la oficina telegráfica de Durango.

## 14) EN CONCORDANCIA CON LA REGLA 365, SEXTO PARRAFO, y de los Artículos 286 al 289 del Boletín General de Transportes, los informes de laderos deben ser rendidos como sigue:

- a) DISTRITO DE PEDRICEÑA: Local Norte, de Durango a Yerbanís, en Yerbanís. Local Sur, de Torreón a Yerbanís, en Durango.
- b) DISTRITO DE FRIO: Local Norte, de Felipe Pescador a Frío, en Frío. Local Sur, de Durango a Frío, en Frío.
- c) DISTRITOS DE ASERRADEROS Y REGOCIJO: No. 324, en Aserraderos. Nos. 326 y 325, en Durango.
- d) DISTRITO DE TEPEHUANES: Local Norte, en Tepehuanes, Local Sur, en Durango.

## SERVICIO DE HOSPITALES Y LISTA DE MEDICOS

- 1) **LOS HOSPITALES DEL SERVICIO ESTAN SITUADOS EN:** Acámbaro, Aguascalientes, Cárdenas, Córdoba, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Matías Romero, México, Puebla, San Luis Potosí, Saltillo y Tierra Blanca.
- 2) **HAY PUESTOS DE SOCORROS EN:** Ciudad Madero, Ciudad Victoria, Colima, Escobedo, Felipe Pescador, Gómez Palacio, Hipólito, Irapuato, Jalapa, Jiménez, Manzanillo, México, (Calle de Balderas No. 33, Calle de Bolívar No. 19 y estaciones de Buenavista, Nonoalco y San Lázaro), Monclova, Monterrey, Oaxaca, Oriental, Pátzcuaro, Pénjamo, Piedras Negras, Coah., Tapachula, Tomellín, Tonalá, Torreón, Vanegas y Veracruz.
- 3) **EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL** del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediato al Superintendente de División y al Cirujano

en Jefe. Se pondrá a dicha persona a cargo del Cirujano Local más inmediato a la brevedad posible.

- 4) **CUANDO PUEDA TRANSLADARSE AL LASTIMADO,** el facultativo de la Administración más cercano debe atenderlo y si fuere necesario debe llevarse rápidamente a uno de los hospitales, avisando por telégrafo al Cirujano Local, clasificando las heridas. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjesele a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien debe llamar al médico de la Administración más próximo, o en caso de urgencia al mejor facultativo del lugar.
- 5) **SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS** que sean absolutamente necesarias para la protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Cirujano Local.

- 6) **LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS** y que resulten lesionadas por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las Autoridades Locales.
- 7) **CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA** antes de la llegada del Cirujano Local, dése aviso por telégrafo a éste, al Cirujano en Jefe y al Superintendente de División.
- 8) **LAS CAMILLAS** para el traslado de los lesionados y enfermos, deben encontrarse siempre en los carros de equipaje y en los hospitales.
- 9) **SE RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE,** que en casos de accidentes personales, se rijan de acuerdo con las disposiciones que contiene el Reglamento de Seguridad. En caso de levantar algún lesionado, cuídese de no provocarle movimientos bruscos que pudieran completar una fractura o luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

Dr. Guillermo Madrazo B.,  
Dr. Francisco Ramírez,  
Dr. Guillermo Peschard,  
Dr. Alfonso de la Torre,  
Dr. Pedro Chávez Membrillo,

Médico Residente,  
Médico Oculista,  
Médico Dentista,  
Médico Residente,  
Médico Residente,

Durango, Dgo.  
Durango, Dgo.  
Durango, Dgo.  
Torreón, Coah.  
Felipe Pescador, Zac.

FERNANDO GARCIA GARCIA,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., DURANGO, DGO.

SANTIAGO FLORES CAMARILLO,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. L., DURANGO, DGO.

J. M. ARMENDARIZ,  
JEFE DE DESPACHADORES, DURANGO, DGO.

RAMON BARAJAS M.,  
SUPERINTENDENTE, AGUASCALIENTES, AGS.

**Ferrocarriles Nacionales de México**  
**CUADRO E ESQUEMATICO**  
**de la División del**  
**CENTRO**

