

# FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

(ADMINISTRADOS POR EL GOBIERNO.)

DIVISION DE CHIHUAHUA

---

## HORARIO NUMERO 5.

En vigor desde las 0.01<sup>H. M.</sup> del Domingo 1º de Febrero de 1925.

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

Destrúyanse todos los Horarios anteriores.

Léanse cuidadosamente. Modificaciones importantes.

---

**C. C. ROCHIN,**  
Sub-Director, México, D. F.

**E. OCARANZA LLANO,**  
Director General, México, D. F.



# TABLA DE TONELAJE DE MAQUINAS

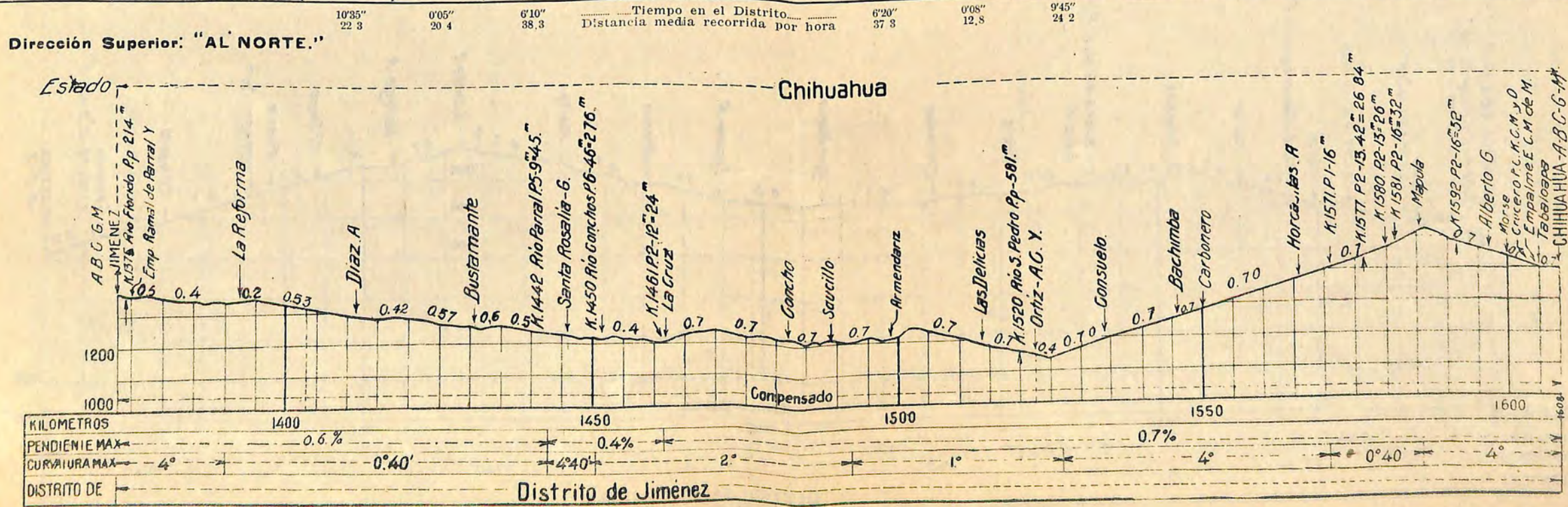
ESTACIONES		PENDIENTE MAXIMA Por %	CLASE B-14	CLASE D-11	CLASE F-14	CLASE F-22-A	CLASE F-30	CLASE F-32	CLASE F-35	CLASE F-40	CLASE G-16	CLASE G-21	CLASE G-43	CLASE M-14
			MAQ. 22	MAQS. 104-111	MAQ. 253	MAQS. 109-A y 110-A	MAQ. 305	MAQ. 342	MAQ. 364	MAQS. 9-13-27-37-48	MAQ. 448	MAQS. 507-509-534 548-553	MAQS. 608-610-626	MAQS. 130A-132A
DE	A		PRESION 180 Lbs.	PRESION 180 Lbs.	PRESION 150 Lbs.	PRESION 180 Lbs.	PRESION 180 Lbs.	PRESION 180 Lbs.	PRESION 180 Lbs.	PRESION 180 Lbs.	PRESION 180 Lbs.	PRESION 200 Lbs.	PRESION 165 Lbs.	PRESION 200 Lbs.
			CILINDROS 19"x24"	CILINDROS 19"x24"	CILINDROS 18"x24"	CILINDROS 19"x26"	CILINDROS 19"x24"	CILINDROS 20"x24"	CILINDROS 26"x20"	CILINDROS 20"x28"	CILINDROS 21"x26"	CILINDROS 21"x26"	CILINDROS 21"x24"	CILINDROS 22"x26"
			Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Jiménez.....	La Cruz.....	Bajada	1320	1472	880	1174	1040	1328	1232	1371	1584	1756	1340	1745
La Cruz.....	Ortiz.....	0.70	907	763	564	729	646	839	784	802	1031	1134	778	1086
Ortiz.....	Chihuahua.....	0.70	907	763	564	729	646	839	784	802	1031	1134	778	1086
Chihuahua.....	Loeza.....	0.70	907	763	564	729	646	839	784	802	1031	1134	778	1086
Loeza.....	Candelaria.....	0.70	907	763	564	729	646	839	784	802	1031	1134	778	1086
Candelaria.....	Ciudad Juárez.....	Bajada	1320	1472	880	1174	1040	1328	1232	1371	1584	1756	1340	1745
Ciudad Juárez.....	Loeza.....	0.70	907	763	564	729	646	839	784	802	1031	1134	778	1086
Loeza.....	Chihuahua.....	0.70	1320	1472	880	1174	1040	1328	1232	1371	1584	1756	1340	1745
Chihuahua.....	Mápula.....	0.70	907	763	564	729	646	839	784	802	1031	1134	778	1086
Mápula.....	Concho.....	0.70	907	763	564	729	646	839	784	802	1031	1134	778	1086
Concho.....	Jiménez.....	0.60	1006	836	624	708	717	950	869	889	1143	1258	863	1205
Jiménez.....	Morita.....	1.00	660	555	410	530	470	610	570	583	750	825	566	790
Morita.....	Stalforth.....	1.00	660	555	410	530	470	610	570	583	750	825	566	790
Stalforth.....	Rosario.....	2.00	320	275	200	270	225	300	280	308	380	415	295	403
Rosario.....	Stalforth.....	2.00	320	275	200	270	225	300	280	308	380	415	295	403
Stalforth.....	Parral.....	1.00	660	555	410	530	470	610	570	583	750	825	566	790
Parral.....	Baca.....	Bajada	1320	1472	880	1174	1040	1328	1232	1371	1584	1756	1340	1745
Baca.....	Jiménez.....	Bajada	1320	1472	880	1174	1040	1328	1232	1371	1584	1756	1340	1745
Adrián.....	Santa Bárbara.....	1.62	418	352	260	336	298	387	361	370	447	503	359	501
Santa Bárbara.....	Adrián.....	Bajada	1320	1472	880	1174	1040	1328	1232	1371	1584	1756	1340	1745

## TABLA DE VELOCIDADES

Minutos y segundos por kilóm. Mins. Segs.	Kilómetros por hora	Minutos y segundos por kilóm. Mins. Segs.	Kilómetros por hora	Minutos y segundos por kilóm. Mins. Segs.	Kilómetros por hora	Minutos y segundos por kilóm. Mins. Segs.	Kilómetros por hora	Minutos y segundos por kilóm. Mins. Segs.	Kilómetros por hora	Minutos y segundos por kilóm. Mins. Segs.	Kilómetros por hora
48	75	1.01	60	1.12	50	1.24	42.9	1.36	37.5	3.00	20
50	72	1.02	58	1.14	48.7	1.26	41.9	1.38	36.7	3.20	18
52	69.2	1.04	56.2	1.16	47.4	1.28	40.9	1.40	36.0	3.45	16
54	66.6	1.06	54.5	1.18	46.2	1.30	40.0	1.50	32.7	4.00	15
56	64.2	1.08	52.9	1.20	45.0	1.32	39.1	2.00	30.0	6.00	10
58	62.0	1.10	51.4	1.22	43.9	1.34	38.3	2.30	24.0	12.00	5



Distancia de México	Distancia de Chihuahua Talleres	Tiempo mínimo entre Estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	Rumbo al Norte			DISTRITO DE JIMENEZ			Rumbo al Sur			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre Estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los vagones	Agua, Búsqueda, Combustible, Ganado, Registro, Mesa giratoria "Y"	Horas de Oficinas Telegráficas	
				2a. CLASE		1a. CLASE		HORARIO No. 5			1a. CLASE								2a. CLASE
				27	271	7	ESTACIONES			8	272	28							
Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	Carga Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Sale	Llega	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Carga Diario	Por ciento	Carga	Carros	A. B. C. G.	R. M. Y.			
1373.3	236.2	2	0 00	H.M. 6.00	H.M. 9.00	H.M. 21.05	DN.....	JIMENEZ..... (JN)	H.M. 5.50	H.M. 13.20	H.M. 15.45	0 36	3	A 1374	Patio	A. B. C. G.	1 a 12		
1375.0	234.5	18	0 50	6.05	9.05	21.10	.....	EMP. RAMAL PARRAL.....	5.45	13.12	15.41	0 40	26	.....	.....	.....	.....		
1392.4	217.1	19	0 20	6.40	H.M.	21.33	.....	LA REFORMA.....	5.21	H.M.	15.06	0 53	28	A 1393	54	.....	.....		
1411.2	198.3	20	0 42	7.23		22.00	D.....	18.8 DIAZ..... (DI)	4.54		14.26	0 57	29	A 1412	63	A.	8 a 12		
1430.4	179.1	16	0 60	8.01		22.25	f.....	19.2 BUSTAMANTE.....	4.25		13.46	0 50	24	A 1431	59	.....	.....		
1446.1	163.4		0 00	8.41		22.57	DN.....	15.7 STA. ROSALIA..... (SR)	4.03		13.13	0 40		A 1447	39	G.	9 a 13, 14 a 18		
1451.2	158.3	16	0 40	.....		.....	.....	5.1 TANQUE.....	.....		.....	0 40	24	.....	.....	A.	.....		
1462.1	147.4	21	0 70	9.18		23.23	D.....	10.9 LA CRUZ..... (CR)	3.34		12.13	0 70	31	A 1463	50	.....	8 a 12		
1482.5	127.0	7	0 70	10.18		23.55	D.....	20.4 CONCHO..... (CF)	3.03		11.28	0 70	9	A 1483	50	G.	9 a 14		
1488.8	120.7	10	0 70	10.31		0.03		6.3 SAUCILLO.....	2.52		11.08	0 70	14	A 1489	28	.....	15 a 18		
1498.1	111.4	16	0 70	10.50	x 28	0.15		9.3 ARMENDARIZ.....	2.39		10.50	0 70	24	A 1499	51	.....	.....		
1514.2	95.3	8	0 00	11.26		0.36		16.1 LAS DELICIAS.....	2.16		10.07	0 68	11	A 1515	49	.....	.....		
1521.5	88.0	12	0 70	11.51		0.45	DN.....	7.3 ORTIZ..... (OR)	2.06		9.47	0 40	18	A 1522	42	A. C. G. Y.	0.01 a 7		
1533.6	75.9	13	0 70	12.32		0.55	f.....	12.1 CONSUELO.....	1.45		9.02	0 30	18	A 1534	39	.....	8 a 12		
1545.8	63.7	21	0 70	13.09		1.31	f.....	12.2 BACHIMBA.....	1.31	x 7	8.42	0 00	31	A 1546	39	.....	14 a 18		
1566.2	43.3	20	0 70	14.19		2.06	D.....	20.4 HORCASITAS..... (HS)	1.00		8.05	0 00	29	A 1567	74	A.	8 a 13		
1585.6	23.9	12	0 00	15.24		2.35	f.....	19.4 MAPULA.....	0.28		7.25	0 70	17	A 1586	55	.....	14 a 17		
1597.1	12.4		0 00	15.52		2.48	D.....	11.5 ALBERTO..... (BO)	0.09		6.45	0 70	4	A 1598	69	.....	7 a 11		
1599.7	9.8	3	0 00	.....		.....		2.6 CRUCEROS FF. CC. MINERAL Y POTOSI M. Co.	.....		.....	0 70		.....	.....	.....	13 a 17		
1600.0	9.5		0 00	16.02		2.52	D.....	0.3 MORSE..... (WS)	0.02		6.30	0 70	15	A 1600	41	G.	8 a 12		
1604.2	5.3		0 00	.....		.....		4.2 CRUC. F. C. K. M. y O	.....		.....	0 70		.....	.....	.....	14 a 18		
1604.6	4.9	10	0 00	.....		.....		0.4 EMP. F. C. N. O. DE M	.....		.....	0 30		.....	.....	.....	.....		
1605.1	4.4	4	0 20	16.20		3.02	f.....	0.5 TABALOAPA.....	23.50		6.15	0 40	5	A 1606	30	.....	.....		
1608.5	1.0		0 70	16.30		3.12		3.4 CHIHUAHUA (Estación).....	23.45		6.05	0 00	2	A 1609	Patio	.....	.....		
1609.5	0.0		0 70	16.35		3.15	DN.....	1.0 CHIHUAHUA (Talleres) DS-CW	23.30		6.00	0 00		A 1610	Patio	A. B. C. G.	Servicio continuo		
				H.M.		H.M.	Llega	.....	H.M.		H.M.					R. M. Y.			

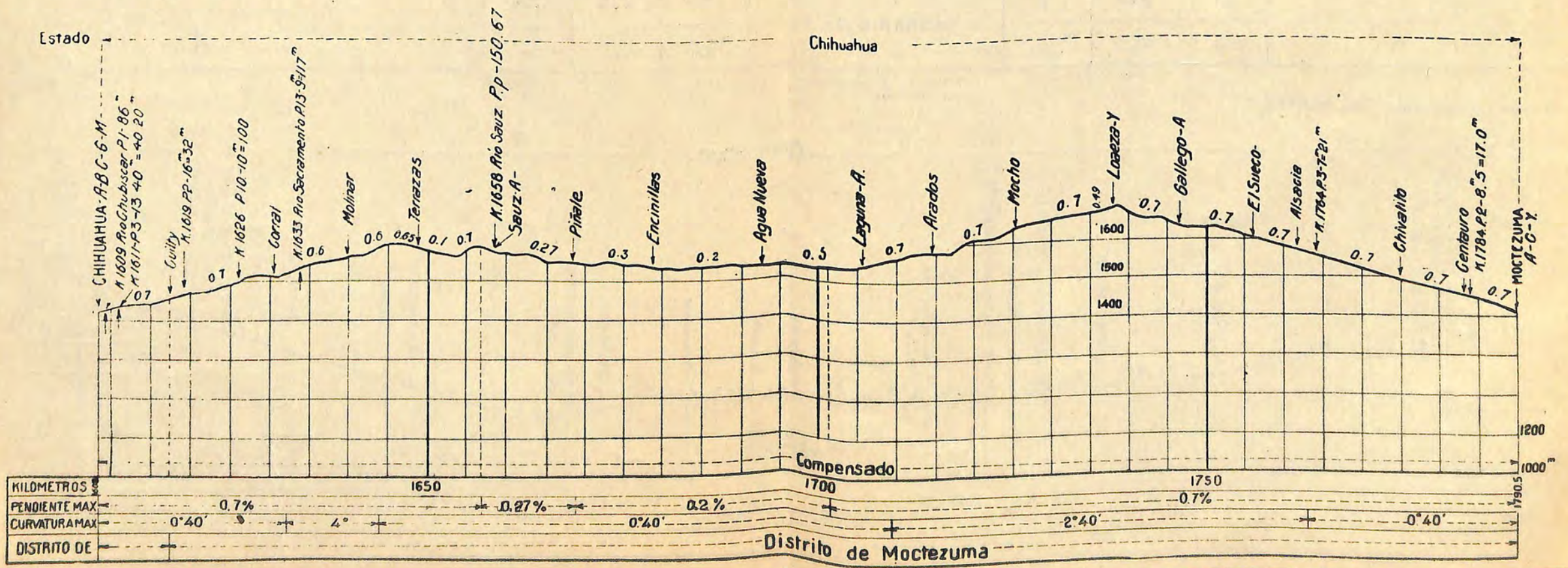




Distancia de México	Distancia de Moctezuma	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pasajeros	Pendiente máxima ascendiendo	Rumbo al Norte		DISTRITO DE MOCTEZUMA		Rumbo al Sur		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los Ineros	Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Mesa giratoria "Y"	Horas de Oficinas Telegráficas
					2a. CLASE	1a. CLASE	HORARIO No. 5		1a. CLASE	2a. CLASE						
					27	7	ESTACIONES		8	28						
Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	Carga Diario	Pasajeros Diario			Pasajeros Diario	Carga Diario	Por ciento	Carga		Carros			
1609.5	181.0	8	0 70	H.M. 4.00	H.M. 3.35	Sale DN.....	CHIQUAHUA (Talleres) (DS) (CW)	Llega	H.M. 23.10	H.M. 16.35	0 00	12	A 1610	Patio	A. B. C. G. R. M. Y.	Servicio continuo
1617.3	173.2	14	0 70	4.23	3.45		7.8 CULLTY		23.00	16.16	0 00	21	A 1618	56		
1631.6	158.9	8	0 60	5.06	4.04		14.3 CORRAL		22.44	15.47	0 00	12	A 1632	57		
1639.3	151.2	9	0 60	5.34	4.14		7.7 MOLINAR		22.35	15.32	0 65	14	A 1640	56		
1648.6	141.9	10	0 70	6.03	4.26	D	9.3 TERRAZAS (TD)		22.24	15.14	0 70	15	A 1649	109		8 a 11 13 a 18
1658.3	132.2	10	0 00	6.32	4.42	D	9.7 SAUZ (SU)		22.13	14.50	0 27	15	A 1659	52	A. G.	7 a 11 13 a 17
1668.5	122.0	10	0 00	6.52	4.54		10.2 PINALE		21.57	14.25	0 30	15	A 1669	55		
1678.2	112.3	14	0 00	7.11	5.06		9.7 ENCINILLAS		21.46	14.06	0 20	21	A 1679	50		
1692.1	98.4	13	0 50	7.44	5.22	DN	13.9 AGUANUEVA (AU)		21.29	13.38	0 10	20	A 1693	57		7 30 a 12 30 13.30 a 16.30, 21 a 4
1705.5	85.0	10	0 70	8.16	5.41		13.4 LAGUNA		21.12	13.11	0 00	13	A 1706	67	A.	
1714.4	76.1	12	0 70	8.43	5.53		8.9 ARADOS		20.59	12.48	0 70	17	A 1715	51		
1725.9	64.6	13	0 70	9.18	6.08		11.5 MOCHO		20.46	12.24	0 49	19	A 1726	61		
1738.8	51.7	7	0 00	9.57	6.24		12.9 LOAZZA		20.27	11.58	0 70	11	A 1739	72	Y.	
1746.1	44.4	10	0 00	10.12	6.35	D	7.3 GALLEGO (GI)		20.17	11.36	0 70	15	A 1747	55	A. G.	8 a 12 14 a 18
1755.8	34.7	6	0 00	10.31	6.46		9.7 EL SUECO		20.00	11.02	0 70	9	A 1756	43		
1762.0	28.5	13	0 00	10.43	6.53		6.2 ALSACIA		19.50	10.43	0 70	20	A 1762	70		
1775.1	15.4	9	0 00	11.09	7.09		13.1 CHIVATITO		19.29	10.02	0 70	13	A 1776	50		
1783.6	6.9	7	0 00	11.26	7.19		8.5 CENTAURO		19.16	9.36	0 70	10	A 1784	58		
1790.5	0.0			11.40	7.27	DN	6.9 MOCTEZUMA (MO)		19.05	9.15	0 70	10	A 1791	120	A. C. G. R. Y.	7 30 a 12 30 14.30 a 0 30
				H.M.	H.M.	Llega		Sale	H.M.	H.M.						
				27	7	HORARIO No. 5			8	28						
				Carga Diario	Pasajeros Diario				Pasajeros Diario	Carga Diario						

7'40" 23.6      3'52" 46.8      Tiempo en el Distrito.      4'05" 44.3      7'20" 24.7  
 Distancia media recorrida por hora

Dirección Superior "AL NORTE".





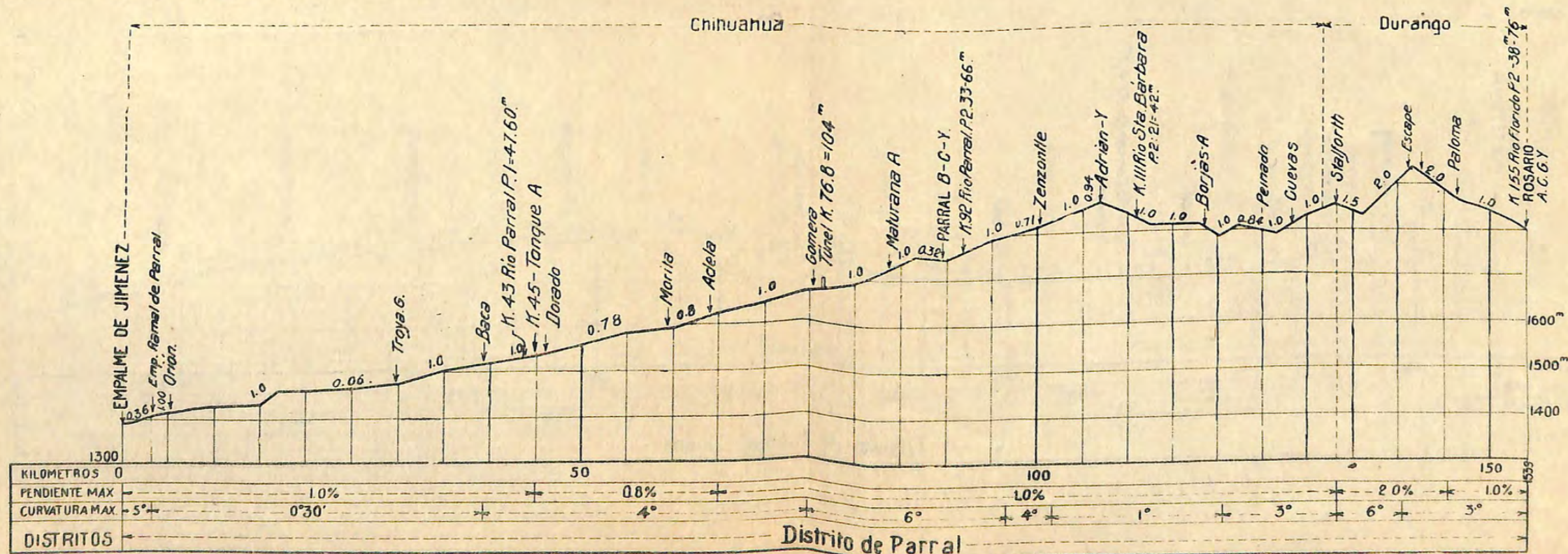




Distancia de Jiménez	Distancia de Rosario	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE PARRAL		RUMBO AL SUR		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos	Agua. Báscula. Combustible. Ganado. Registro. Mesa giratoria. "Y"	Horas de Oficina Telegráfica
				1a. CLASE	Mixto Diario	HORARIO No. 5		1a. CLASE	Mixto Diario						
Kilómetros	Kilómetros	Mixto	Por ciento	H.M.	Sale	Llega	H.M.	Por ciento	Carga	Carros	A. B. C. G. R. M. Y.	1 a 12			
0	154.8	41	0 00	.....	DN.....	JIMENEZ (JN)	.....	0 36	.....	A 1374	Patio	13 a 24			
1.7	153.1	15	1 00	9.05	1.7	EMP. RAMAL PARRAL	13.12	0 06	51	.....	.....	8 a 13			
29.3	125.5	.....	1 00	10.02	27.6	TROYA (YA)	12.17	0 00	19	P 30	31	15 a 18			
39.6	115.2	9	1 00	10.23	10.3	BACA	11.54	0 04	.....	P 40	55	.....			
44.0	110.8	20	1 00	.....	4.4	TANQUE	.....	0 00	11	P 46	25	A.			
45.7	109.1	8	0 78	10.41	1.7	DORADO (MB)	11.39	0 00	24	P 59	25	8 a 12.30 14.30 a 18			
58.9	95.9	17	0 80	11.10	13.2	MORITA (MG)	11.10	0 00	10	P 65	24	8 a 12.30 14.30 a 18			
64.3	90.5	11	1 00	11.21	5.4	ADELA	10.57	0 00	21	P 76	.....	.....			
75.7	79.1	9	1 00	11.45	11.4	GOMERA	10.24	0 00	14	P 83	17	A.			
83.0	71.8	3	1 00	12.03	7.3	MATURANA	10.09	0 32	12	P 90	230	B. C. G. R. Y			
89.3	65.5	13	0 60	12.16 12.36	6.3	PARRAL (PL)	9.53 9.33	0 71	4	.....	.....	7 a 16			
91.5	63.3	11	1 00	12.41	2.2	EMP. F. C. P. y D.	9.28	0 00	16	.....	.....	.....			
100.4	54.4	18	1 00	13.00	8.9	ZENZONTE	9.10	0 94	14	P 101	25	.....			
108.0	46.8	8	1 00	13.15 14.25	7.6	ADRIAN (DN)	8.55 7.45	1 00	22	P 108	33	R. Y.			
119.7	35.1	5	1 00	14.51	11.7	BORJAS	7.22	0 84	10	P 126	9	A.			
125.2	29.6	8	1 00	15.02	5.5	PEINADO	7.08	0 00	6	P 129	42	.....			
128.7	26.1	.....	1 00	15.09	3.5	CUEVAS	7.01	0 00	10	P 134	28	.....			
133.9	20.9	19	2 00	15.19	5.2	STALFORTH	6.51	1 50	.....	P 142	9	.....			
141.7	13.1	13	2 00	.....	7.8	ESCAPE KILOM. P-142	.....	2 00	25	P 147	27	.....			
146.4	8.4	.....	0 00	15.49	4.7	PALOMA	6.21	1 00	15	P 155	25	A. C. G. R. Y.			
154.8	0.0	.....	0 00	16.10	8.4	ROSARIO (RQ)	6.00	.....	.....	.....	.....	8 a 12 14 a 18			
				H.M.	Llega	Sale	H.M.								
				271			272								
				Mixto Diario			Mixto Diario								

(7h05) 21.8 .....Tiempo en el Distrito..... (7h12) 21.5  
Distancia media recorrida por hora

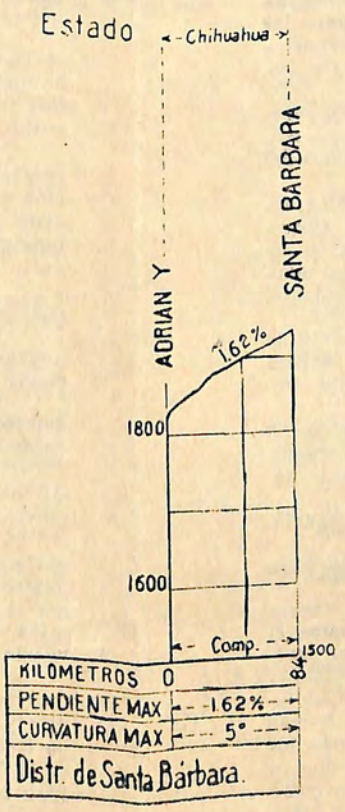
Dirección Superior: "AL NORTE."





Distancia de Adrián	Distancia de Sta. Bárbara	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	Rumbo al Norte		DISTRITO DE SANTA BARBARA		Rumbo al Sur		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los luderos	Agua. Báscula. Ganado. Registro. Mesa giratoria. "Y"	Horas de Oficinas Telegráficas
				PRIMERA CLASE		HORARIO No. 5		PRIMERA CLASE							
				283	281	282	284								
Kil6-metros	Kil6-metros	Mixto	Por ciento	Mixto Diario	Mixto Diario	ESTACIONES		Mixto Diario	Mixto Diario	Por ciento	Carga		Carros		
0	7.8	12	1.62	H.M. 13.20	H.M. 7.50	Sale	Llega	H.M. 8.50	H.M. 14.20	0.00	15	P 108	33	R.Y.	7.30 a 15.30
7.8	0.0			H.M. 13.40	H.M. 8.10	D... ADRIAN... (DN) 7.8		H.M. 8.30	H.M. 14.00			PA 8	94	B.R.	7.30 a 11.30 13 a 17
				H.M.	H.M.	D... SANTA BARBARA... (ST) Llega Sale		H.M.	H.M.						
				283	281	HOARAI O No. 5		282	284						
				Mixto Diario	Mixto Diario			Mixto Diario	Mixto Diario						
				0'20"	0'20"	Tiempo en el Distrito		0'20"	0'20"						
				23.4	23.4	Distancia media recorrida por hora		23.4	23.4						

Dirección Superior: "AL NORTE".





# INSTRUCCIONES GENERALES

Se requiere de todos los empleados, a quienes conciernan, la estricta observancia de las siguientes Reglas Generales e Instrucciones Especiales, así como de aquellas que se les vayan dando a conocer por medio de Boletines. Se les recuerda también el cumplimiento de la Regla No. 276 antes de salir en cada viaje.

(1)—Las letras y signos expresados a continuación indican:

- A.—Agua.
- B.—Báscula de vía.
- C.—Combustible.
- D.—Estación telegráfica diurna.
- DN.—Estación telegráfica diurna y nocturna.
- EN.—Espuela con entrada por el norte.
- ES.—Espuela con entrada por el sur.
- G.—Embarcadero para ganado.
- M.—Mesa giratoria.
- N.—Estación telegráfica nocturna.
- P.—Pasada de trenes.
- R.—Estación de registro.
- X.—Encuentro de trenes.
- Y.—Lugar para virar máquinas.
- s.—Parada ordinaria.
- f.—Parada de bandera.
- fl.—Estación de comida.

(2)—Todas las órdenes de tren que fijen puntos de encuentro o pasada de trenes, mostrarán, además del nombre de la Estación, la inicial y el número del kilómetro correspondiente.

(3)—Todas las órdenes de tren que fijen "esperas," mostrarán el tiempo de las mismas, primero con letra y en seguida con número, así: (Diez veintinueve, 10-29.)

(4)—Al escribirse los tiempos con número en una orden de tren, deberán dividirse las horas de los minutos con un guión (-), así: (23-05, 1-15.)

(5)—Los telegrafistas sólo expedirán Boletas de despacho con autorización del Despachador de trenes; pero en casos de interrupción telegráfica con las Oficinas de Despachadores, podrán expedirlas, así como "Completar" las órdenes de tren para las cuales hayan obtenido el O. K., de la repetición y anotarán en la Boleta de despacho, para información del personal de trenes, el lugar de la interrupción. (Véase Regla No. 214.)

(6)—La Regla No. 219 se modifica como sigue: los telegrafistas no deben repetir una orden de tren, para un tren que haya recibido la Boleta de despacho o cuya máquina haya pasado la señal de órdenes de tren, sino hasta que hayan obtenido las firmas del Conductor y del Maquinista en la misma.

(7)—Los Maquinistas leerán en voz alta al Conductor las órdenes de tren recibidas, firmando la copia del Conductor. Igual cosa hará el Conductor con los Garroteros, y el Maquinista con el Fogonero, cerciorándose de que las entiendan bien, y reconociéndoles firma en su copia respectiva. Los Conductores, al final de cada viaje, mandarán todas las órdenes de tren que hayan recibido, al Ayudante del Superintendente. (Véase Regla No. 210.)

(8)—Evítese que las órdenes para un tren superior se dirijan al mismo punto de "encuentro" o "espera" que las mismas señalen. Cuando esto no sea posible, deberá mencionarse el hecho en las mismas órdenes para información y protección de los trenes afectados.

(9)—Los Conductores o los Maquinistas, en su caso, usarán la Forma O. D. 93 para la confronta del registro de trenes. Los Conductores la entregarán a los Maquinistas junto con la Boleta de despacho y órdenes de tren que recibieren. (Véanse Reglas Nos. 83, 83A y 83B.)

(10)—La Forma O. D. 61 deberá llenarse y dejarse en todas las Oficinas telegráficas abiertas al servicio.

(11)—Los trenes Extras, excepto Extras de Trabajo, quedan autorizados para pasar y correr adelante de los trenes de segunda clase. (Véase Regla No. 85.)

(12)—Cuando en una Estación sólo se marque el tiempo de salida, los trenes Mixtos y de Carga podrán llegar a ella con tanta anticipación como se los permita el "tiempo mínimo entre Estaciones." Los trenes de Pasajeros, excepto cuando tengan marcada la hora de llegada, podrán llegar con una anticipación no mayor de CINCO (5) minutos del tiempo de salida. (Véase Regla No. 92.)

(13)—Hasta donde sea posible, los trenes de Segunda clase, Extras y Extras de Trabajo cuya longitud pueda ocasionar demoras al efectuar un encuentro donde los trenes de Primera clase lo tengan fijado por Horario, no irán a efectuarlo a tal lugar, a menos que el Despachador los informe que los trenes de Primera clase no se encontrarán allí.

(14)—Todos los trenes se aproximarán a los Patios y procederán dentro de sus límites, bajo completo dominio, esperando encontrar la vía principal ocupada. Igual práctica observarán al acercarse a estaciones de agua, combustible, registro y otros lugares donde se acostumbre parar. Todos los trenes y máquinas de Patio librarán el tiempo de los trenes de Primera clase.

(15)—Al hacer movimiento de carros en Patios y Estaciones quedan estrictamente prohibidos los "volantes."

(16)—La posición normal de una rana descarriladora es montada sobre el riel, y la normal de un cambio descarrilador o trozado es abierta. Después de usarse deben dejarse en posición normal. Esta es una de las obligaciones personales del Conductor, y de los Maquinistas cuando vayan con máquina sola. (Véanse Reglas Nos. 104 y 278.)

(17)—El empleado que ponga un cambio para el paso o encuentro de un tren o trenes, debe colocarse, mientras éstos pasan, al lado opuesto del árbol de cambio; y cuando éste no fuera practicable, debe retirarse cuando menos a seis metros de distancia del mismo. También debe cerciorarse de que, al hacer uso del cambio, esté en buenas condiciones, que las agujas ajusten bien y que el disco corresponda con la posición del cambio.

(18)—Los maquinistas deben tener especial cuidado de cerrar los ceniceros de las locomotoras al pasar sobre puentes, sapos de cambio y depósitos de combustible; y no deben tirar los residuos de la lumbre u otras materias inflamadas frente a los edificios. (Véanse Reglas Nos. 311 y 312.) Al tomar o dejar tanques de aceite, no deben pararse las máquinas sobre la fosa de descarga; y cuando tomen aceite, deberán cortarse de los trenes dejándolos a una distancia no menor de CINCO (5) carros y apagar el fuego de los fogones durante el tiempo que permanezcan frente al tanque de entrega.

(19)—Al descender pendientes del UNO (1) por ciento o mayores, se usarán las válvulas de retención, además de los garrotes de mano.

(20)—Antes de descender pendientes del UNO y MEDIO (1½) por ciento o mayores, deben parar y examinar debidamente los frenos de aire y de mano, a fin de adquirir el convencimiento de que los trenes pueden dominarse en la bajada.

(21)—Trenes compuestos de carros de Pasajeros, Máquinas solas o con Cabooses (excepto Cabooses de 4 ruedas), pueden correr a la velocidad de trenes de Primera clase autorizada en el Horario.

(22)—Salvo autorización expresa por orden O. D. 31, ningún tren excederá el "tiempo mínimo" marcado en el Horario según su clase.

(23)—Al descender pendientes de más del UNO (1) por ciento, los trenes de carga no excederán la velocidad de TREINTA y CINCO (35) kilómetros por hora. Esto no es aplicable donde la velocidad permitida sea mayor.

(24)—Todos los trenes que manejan grúa, martinete o pala de vapor, no excederán la velocidad de TREINTA (30) kilómetros por hora en vía recta y de QUINCE (15) kilómetros por hora en curvas.

(25)—Tanto el Maquinista como el Fogonero se comunicarán entre sí y en voz alta la posición de las señales fijas, así como la significación de las señales móviles que reciban.

(26)—No se hará uso del silbato de la locomotora al pasar o encontrar trenes de pasajeros o cuando éstos se aproximen, excepto en casos de peligro o cuando así lo requieran las reglas. (Véase Regla No. 32.)

(27)—En todos los trenes, al aproximarse a un punto de encuentro marcado en el Horario o a un punto de encuentro o espera fijado por orden de tren, después de anunciar la llegada, los Maquinistas llamarán la atención de la tripulación por medio de dos silbatos largos y uno corto, así: (— — —). Si el Maquinista omitiere esta señal, el Conductor hará uso, inmediatamente, de la llave del aire y parará el tren.

(28)—Los trenes Extras y los ordinarios que corran retrazados, sonarán con frecuencia el silbato de la locomotora, esperando encontrar a las cuadrillas de reparación trabajando en la vía. (Véanse Reglas Nos. 30, 31 y 32). Los Cabos de cuadrilla y otros empleados de vía deben proteger sus trabajos con las señales debidas y a la distancia conveniente, así como abanderar sus arzones y carretillas mientras estén ocupando la vía principal.

(29)—Trenes y Máquinas retrocediendo no excederán la velocidad de VEINTE (20) kilómetros por hora a menos de que existan instrucciones especiales en contrario.

(30)—Seis silbatos largos (— — — — —) repetidos a intervalos, indican accidente. Las cuadrillas de sección que los oigan deberán ocurrir inmediatamente a dar auxilio.

(31)—La Regla No. 19 queda modificada, a decir: De día, en la parte posterior del tren, se usarán los marcadores apagados para indicar esa parte del tren, los que se encenderán cuando las señales diurnas no sean visibles. (Véase Regla No. 9.)

(32)—La falta de luz en la farola de las máquinas de un tren o solas debe notificarse telegráficamente por los Conductores o Maquinistas al Jefe de Despachadores, quien prevendrá a los trenes con rumbo opuesto por medio de orden O. D. 31.

(33)—Al doblar pendientes o correr por agua o combustible y cuando se deje parte del tren en un escape, además de los marcadores exhibidos en la parte posterior, se dejará un abanderado con una nota escrita dirigida a los trenes que lo sigan y a los cuales se desee detener en tal lugar. Los Marcadores solamente, no se considerarán, en cuales se desee detener en tal lugar. Los Marcadores solamente, no se considerarán, en estos casos, como señal suficientemente segura para detener trenes que marchen en la misma dirección.

(34)—Todos los trenes se aproximarán a y pasarán sobre las agujas de los cambios bajo "Completo dominio," cerciorándose antes de que la vía principal está expedita y de que las agujas de los cambios estén en su debida posición; entendiéndose que un tren está bajo "completo dominio" cuando está capacitado para detenerse a la mitad de la distancia que tenga a la vista, al frente. NO SE ACEPTARA NINGUNA EXCUSA POR ACCIDENTES EN LOS CAMBIOS ALEGANDO SU MALA POSICION.

(35)—Los semáforos en los cruces protegidos por señales de enclavamiento están colocados a uno y otro lado de los mismos. Los semáforos de aspaz VERDES, que están colocados a uno y otro lado de los mismos, se llaman "señales de distancia" e indican la aproximación al semáforo de aspaz ROJAS que está más próximo al cruce. Este semáforo se llama "señal de llegada." Cuando las aspaz de estos semáforos están en posición PARAGONAL, indican PROCEDER, y cuando están en posición HORIZONTAL indican PARAR, y los trenes deben aproximarse bajo "completo dominio" a la "señal de distancia," preparados para parar antes de llegar a la "señal de llegada" junto a la cual se encuentra un descarrilador. Durante la noche, estos semáforos exhibirán luces VERDES Y ROJAS en las "señales de distancia" y de "llegada" respectivamente, y los trenes no procederán hasta que la luz VERDE se cambie a BLANCA y la ROJA a VERDE. Los trenes, al aproximarse, se anunciarán con un silbato largo (—) seguido



de CUATRO cortos (— — —) para pedir señales, las que, al ser cambiadas, serán contestadas por medio de dos cortos (— —). Trenes de Pasajeros no excederán la velocidad de DIEZ (10) kilómetros y los de carga de CINCO (5) kilómetros por hora al pasar sobre estos crueros.

(36) --En caso de tempestad, fuerte lluvia o creciente, los trenes deberán detenerse y los empleados examinarán los puentes, alcantarillas y vía, cerciorándose de que todo está bien antes de proseguir. Si hay algún peligro, debe dejarse un porta-señales para que proteja a los trenes que se aproximen. Los Agentes, Telegrafistas, Jefes de

vía, Supervisores, Jefes de puentes, Cabos de sección, Guarda-vías, etc., telegrafiarán inmediatamente a la Oficina de Despachadores y a la del Jefe de vía cuando haya alguna tempestad fuerte, diciendo si hay desperfectos; pero antes que todo, deben proteger debidamente a los trenes que pudieren llegar, y los Cabos de sección mandarán un hombre en cada dirección a inspeccionar la vía, puentes y alcantarillas, el que irá preparado con señales para detener los trenes en caso necesario. EL CUMPLIMIENTO DE ESTA REGLA ES MUY IMPORTANTE PARA LA PROTECCION DE LA PROPIEDAD Y ESPECIALMENTE DE LAS VIDAS.

## Reglas para el uso del Gas Pintsch, Aga y Alumbrado Eléctrico en los Coches de Pasajeros

No se encenderán más lámparas que las que sean necesarias para iluminar convenientemente el coche; y cuando la mayoría de los pasajeros se disponga a dormir, se apagarán las lámparas, dejando encendidas solamente aquellas que proporcionen suficiente luz para que los empleados del tren puedan desempeñar su servicio debidamente.

Las llaves que regularizan la llama serán ajustadas por el Departamento Mecánico en las terminales, y no deberán ser cambiadas por los empleados de los trenes.

Tan pronto como se hayan extinguido todas las luces, los Conductores deben ver que las llaves principales (la llave del tubo que parte del piso al cielo del carro), estén convenientemente cerradas. Se recomienda a las tripulaciones y demás empleados que usen del mayor cuidado y economía en la distribución y empleo del gas.

Cualesquier defecto en las lámparas, quemadores, aparatos o deficiencia atribuida a faltante de gas entre las terminales, deberá ser comunicada telegráficamente por

el Conductor al Despachador en Jefe, avisando éste, tal hecho, al Departamento Mecánico en la Terminal.

### ALUMBRADO ELECTRICO

Véanse las instrucciones especiales para los Conductores, expedidas por el Departamento de Electricidad y que se encuentran fijadas en el Gabinete del Tablero de cada coche.

El Conductor del tren cuidará que las anteriores instrucciones sean cumplidas en todas sus partes, y, por lo tanto, no permitirá por ningún motivo que personas extrañas a este servicio tengan ingerencia en él, evitando que se toquen otros aparatos además de los mencionados. Asimismo cuidará de que ningún otro carro, Pullman o coche especial, que no sea de estos Ferrocarriles, sea conectado a nuestra línea de luz, ya sea en la parte de atrás o junto a la máquina.

## INSTRUCCIONES ESPECIALES

### RELOJES REGLAMENTARIOS:

En Jiménez, Chihuahua-Talleres y Ciudad Juárez.

### LIBROS DE BOLETINES:

En Jiménez, Chihuahua-Talleres, Ciudad Juárez, Parral y Rosario. En los siguientes crueros de enclavamiento, los trenes de la División de Chihuahua, tienen preferencia.

Crucero con el F. C. K. C. M. y O., en el Kilóm. A-1604-2 entre Tabalaopa y Morse y en los crueros con los FF. CC. Mineral y Potosí Mg. Co. en el Kilóm. A-1600 entre Morse y Alberto.

Inmediatamente al Norte de Parral y Empalme, hay dos enclavamientos cortos, uno de ellos en los Ferrocarriles Nacionales y el otro en el Ferrocarril de Parral y Durango, los que indican al entrar en ellos desde el norte si el enclavamiento principal está libre o no. Yendo al sur, cuando una máquina o tren estuviere en cualquiera de los enclavamientos cortos, si se está levantando el disco, indica que el enclavamiento principal está libre y puede el tren proceder su marcha. Después de pasar la señal y entrando en el enclavamiento principal, las señales en ambos lados del mismo se verán rojas mientras esté ocupado. Todos los trenes deberán parar en firme antes de entrar al enclavamiento principal en el Empalme de Parral.

Yendo rumbo al norte, el disco se ve blanco cuando el enclavamiento está libre,

pero se verá rojo tan pronto como la máquina entre en él y permanecerá con la luz roja mientras el enclavamiento esté ocupado.

En caso de que las señales se vean rojas más de quince minutos, podrán seguir su su marcha los trenes, protegidos con señales, como lo previene la regla No. 99.

Los trenes deberán marchar con todas precauciones entre el poste señal al sur y el patio de Parral, con la expectativa de encontrar trenes haciendo maniobras en dicho tramo.

Todos los trenes deben cuidarse del cambio descarrilador en la línea troncal, precisamente al sur de Santa Bárbara.

Redúzcase la velocidad a quince (15) kilómetros por hora sobre el puente del Río Grande.

Entren al patio del F. C. AT. & SF., en El Paso con sus trenes bajo dominio. Todos los trenes al hacer uso de la vía al norte del puente del Río Grande, se regirán por las reglas e itinerarios del F. C. AT. & SF. y de la Compañía Unión Depot.

Las tripulaciones deberán estar pendientes de señales que pudieran ser exhibidas durante horas que no estén marcadas en el horario como de servicio. No se relevará de responsabilidades a ninguna tripulación por pasar una "señal de órdenes" a cualquiera hora que sea.

Se consideran estaciones para completar y reducir tonelaje las siguientes:

Distrito de C. Juárez, Candelaria y Lucero.

Distrito de Moctezuma Loeza.

Distrito de Jiménez, Mápula, Ortiz y La Cruz.

Distrito de Parral, Parral y Adrián.

## SERVICIO DE HOSPITALES

Los hospitales del servicio están situados en: GUADALAJARA, TORREON (Clínica del Dr. Rosenzweig Díaz), JALAPA, MONTE-RREY, MEXICO-COLONIA, CHIHUAHUA, DURANGO, AGUASCALIENTES, ACAMBARO, CUAUTLA, Mor., PIEDRAS NEGRAS, PUEBLA, RINCON ANTONIO, SAN LUIS POTOSI, TIERRA BLANCA, Ver., TAMPICO, CUATRO CIENEGAS, CARDENAS, MONCLOVA Y TONALA.

En todo caso de accidente del que resulte lastimado gravemente algún empleado o cualquiera otra persona, debe darse aviso inmediato al Superintendente de la División, al Cirujano en Jefe, y se pondrá dicha persona a cargo del Cirujano Local más inmediato a la mayor brevedad posible.

Cuando pueda trasladarse al lastimado, el facultativo de la Compañía más cercano deberá atenderlo y si fuere necesario, debe llevarse inmediatamente a uno de los hospitales, avisando por telégrafo al Cirujano Local, clasificando las heridas. En caso de no

póder trasladarse al lesionado, se le dejará a cargo del Agente más cercano, quien llamará al Médico de la Compañía más próximo, o en caso de urgencia al mejor facultativo del lugar.

Solamente se ejecutarán aquellas operaciones quirúrgicas que sean absolutamente necesarias para la protección del paciente antes de la llegada del Cirujano Local.

Los vagabundos, muchachos y otras personas que no sean empleados ni pasajeros y que sean lesionados por su propia culpa, deberán ponerse a cargo de las autoridades locales.

Cuando alguno de los lesionados fallezca antes de la llegada del Cirujano Local, se dará aviso por telégrafo a éste, al Cirujano en Jefe y al Superintendente de la División.

Las camillas para el uso de los lesionados y enfermos deberán encontrarse siempre en los carros de equipajes y en los hospitales.



# LISTA DE MEDICOS

COLONIA-MEXICO: Médico Director, Dr. Leopoldo E. Calvillo, Madero 20, Tel. 38-76 Eric., Teléfonos Colonia 23-96 Eric. y 4-29 Juárez.  
Médico Auxiliar, Dr. Pablo Mendizábal, Palacio Legislativo 3, Tel. 66-22 Eric.  
Jefe de Laboratorio Bioquímico, Dr. Aurelio Avila, Colonia, Tel. 4-29 Juárez y 23-96 Eric.  
Médico de Visitas a Domicilio, Dr. Telésforo Flores, 5 de Mayo 18, Tel. 30-23 Eric.  
Médico de Visitas a domicilio, Dr. Nicolás R. Amerena, Zarco 43, Tel. 41-90 Eric.  
Médico Oculista, Dr. Rafael Nadal, Donceles 79, Tel. 27-28 Eric.  
Médico Especialista Oídos, Nariz y Garganta, Dr. Daniel Gurría Urgell, Edison 28, Tel. 50-45 Eric.  
Médico Internista, Dr. Manuel Aveleyra, Isabel la Católica 77, Tel. 34-80 Eric.  
Médico Auxiliar Servicio Nocturno, Dr. Germán Troconis Aragón, Colonia, Tel. 4-29 Juárez y 23-96 Eric.  
Médico Auxiliar Servicio Nocturno, Dr. Francisco Osorio, Colonia, Tel. 4-29 Juárez y 23-96 Eric.  
Médico Dentista, Dr. Miguel F. Bachiller, Ave. Brasil 10, Tel. 70-64 Eric.  
Médico Adjunto, Dr. Darío de Hoyos, Zacatecas 228, Tel. 6-23 Juárez.  
Médico Adjunto, Dr. Felipe Aceves, Colonia, Tel. 4-29 Juárez y 23-96 Eric.  
OFICINAS GENERALES: Ave. Hombres Ilustres 136, Teléfonos: 14-01 Eric. y 18-88 Neri. México.

PUESTO DE SOCORRO: BUENAVISTA, MEXICO: Médico auxiliar, Dr. Enrique E. Uribe.

NONOALCO: Médico Auxiliar, Dr. Antonio Guajardo Doria, Privada Alamo 16, Tel. 12-53 Eric. y 18-04 Morelos.

Médico Auxiliar, Dr. J. Trinidad Luna Enríquez, 2a. Gral. León 29, Tacubaya.

PERALVILLO: Médico Auxiliar, Dr. Gilberto F. Aguilar, 9a. de Carpio 183, Tel. 29-33 Eric.

SAN LAZARO: Médico Auxiliar, Dr. José de la Fuente Riverroll, Ave. Jalisco 159, Tel. 1-19-90 Eric.

Ayudante Cirujano en Jefe, Dr. Abelardo Monjes López, Ave. Juárez 24, Tel. 12-26 Neri.

Médico Inspector, Dr. Joaquín Bustamante, Rosas Moreno 71, Tel. 2-26 Juárez.

Cirujano en jefe, Dr. F. J. Campos L., Jalapa 48, Tel. 10-77 Morelos.

Médico Residente, Dr. Fructuoso Irigoyen, Chihuahua.

Médico Residente, Dr. Ignacio Barrios, Ciudad Juárez.

Médico Residente, Dr. David Soto, Jiménez.

Médico Local, Dr. Ernesto Herfter, Parral.

**A. M. TERRAZAS,**

Despachador en Jefe, Chihuahua, Chih.

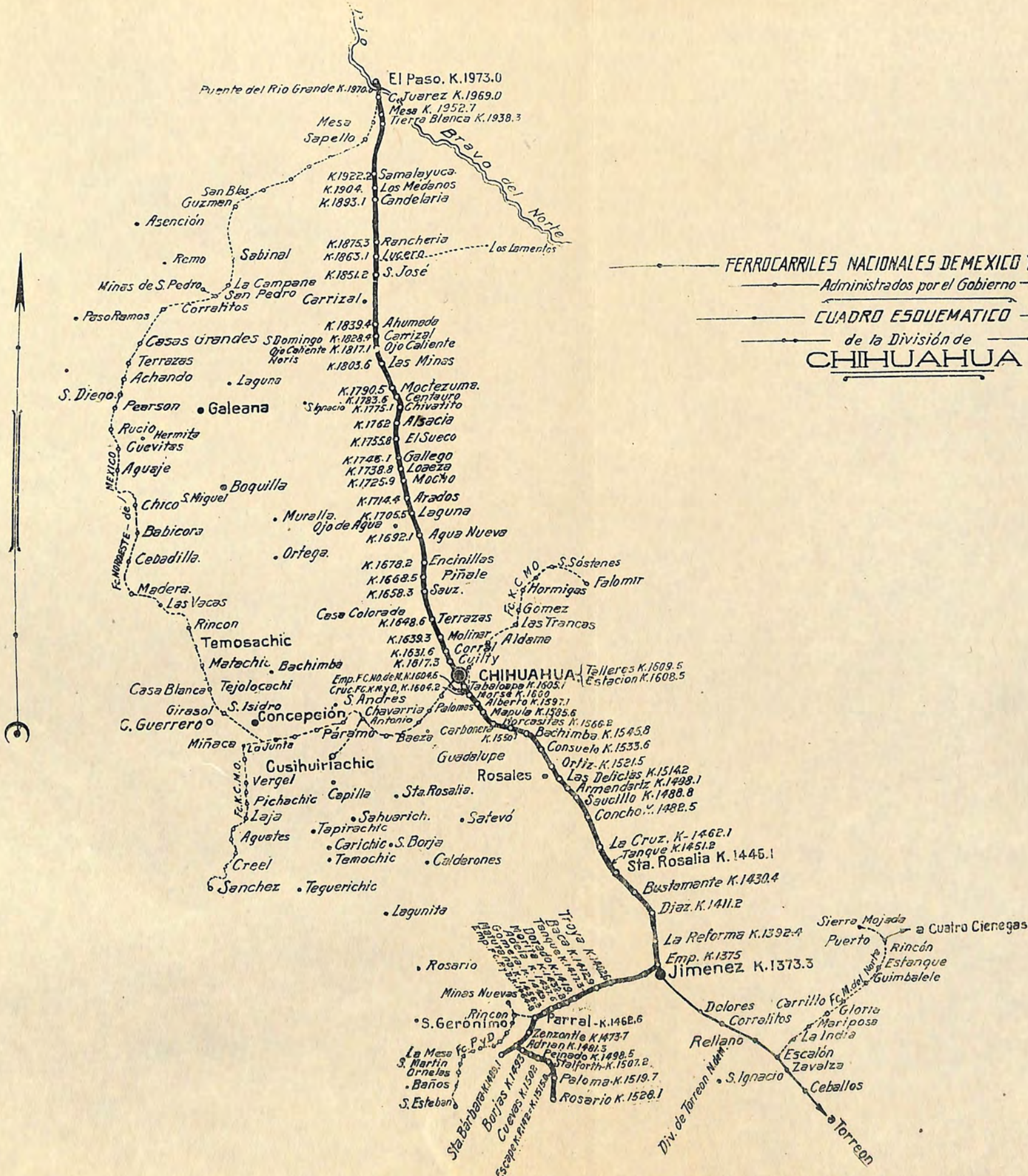
**R. V. TORRES,**

Ayudante del Supte., Chihuahua, Chih.

**A. GALVAN,**

Superintendente, Chihuahua, Chih.





FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS

Administrados por el Gobierno

CUADRO ESQUEMATICO

de la División de  
**CHIHUAHUA**