



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

ARTICULO 13 DEL REGLAMENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO.
(Publicada 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 los labores de otro.

ING. HUMBERTO MOSCONI CASTILLO
DIRECTOR GENERAL

RAUL ALVAREZ ROSALES
SUBDIRECTOR GENERAL DE OPERACION

J. ANTONIO RIVERO GARDUÑO
GERENTE DE TRANSPORTE

MEXICO, D. F.

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES.

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

*DIVISION DE TORREON
SUBDIVISION DE CHIHUAHUA*

REGION NORTE

HORARIO N° 8

COMIENZA A REGIR A LAS 0H.01M. DEL LUNES
1 DE ABRIL DE 1991.

Hora del meridiano 90°

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

LIC. MANUEL CERVANTES IBARRA

GERENTE REGIONAL ZONA NORTE

RUBEN JARAMILLO AMAYA

SUBGERENTE REGIONAL DE TRANSPORTE

CHIHUAHUA, CHIH.

OFICIALES DE LA DIVISION

JOSE LUIS RODRIGUEZ MARTINEZ

SUPT. DE DIVISION

TORREON, COAH.

BERNARDINO BERNAL GUERRERO

AYTE. SUPT. S. L.

MARIO ZUBIA VILLA

MANUEL VALENCIANO ALVARADO

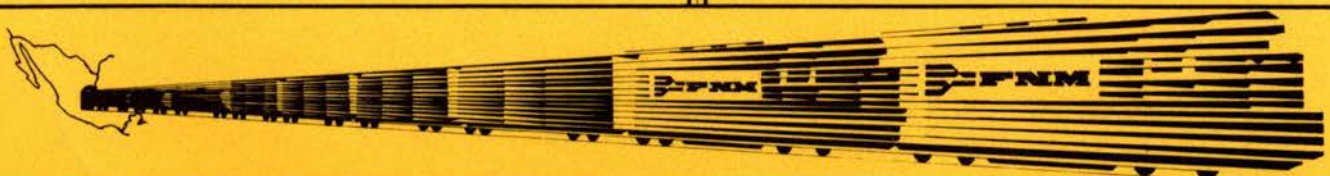
SALVADOR DELGADO CANDIA

AYTES. SUPT. S. T.

IGNACIO VALLES GUADERRAMA

JEFE DE DESPACHADORES

CHIHUAHUA, CHIH.



SECCION	TIPO DE RIEL	ANCHO DE RIEL	TIPO DE VAGON	TIPO DE CARGA	TIPO DE TREN	TIPO DE TRAMO	TIPO DE PENDIENTE	TIPO DE TONELAJE

TONELAJE

(1) 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 mis- mo tiempo, cualquiera que sea el número de uni- dades de que se compongan.

(2) PARA ECUACIONAR EL TONELAJE de un tren y ajustar lo 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. Agrégue se 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	<u>420 Tons.</u>
Total	2,520 Tons. ecuacionadas

(3) CON EL RIEL MOJADO en pendientes ascendentes, de be rebajarse el 5% del tonelaje ecuacionado ---- asignado, informándolo al Jefe de Despachadores- desde la primera oficina de comunicación.

TONELAJE

CLASE	DE-38	DE-37	DE-36	DE-35	DE-35
NUMEROS	9200 a 9299	9100 a 9129	9000 a 9044	9300 a 9316	8900 a 8936
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	18	18	18	18	18
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	105	112	105	105	105
RELACION DE ENGRANES	62 - 15	74 - 18	74 - 18	74 - 18	74 - 18
CABALLOS DE FUERZA EN (H.P)	2000	2250	1800	3600	3600
Fza. de tracc. continuada en lbs a la velocidad minima	50,000	55,000	46,000	78,000	78,000
BASE RIGIDA EN PIES Y PULGADAS	9' 0"	9' 0"	9' 0"	13' 5"	13' 5"
PESO BRUTO EN TONELAS METRICAS	113.3	109.8	110.0	165.5	165.5

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	T O N E			
DE	A					
JIMENEZ	LA CRUZ	7	2150	2350	1980	3350
LA CRUZ	ROSETILLA	7	2060	2250	1890	3210
ROSETILLA	MEOQUI		bajada	bajada	bajada	bajada
MEOQUI	MAPULA	7	1940	2130	1780	3030
MAPULA	CHIHUAHUA		bajada	bajada	bajada	bajada
CHIHUAHUA	LOAEZA	7	2020	2210	1860	3160
LOAEZA	LUCERO		bajada	bajada	bajada	bajada
LUCERO	CANDELARIA	7	2020	2210	1860	3160
CANDELARIA	CD. JUAREZ		bajada	bajada	bajada	bajada
ROSARIO	PILONCILLOS	3	630	690	580	
PILONCILLOS	EMP. DIST. STA. BARBARA	3	860	940	790	
EMP. DIST. STA. BARB.	EMP. DIST. FRISCO	3	1540	1680	1410	
EMP. DIST. FRISCO	JIMENEZ					
EMP. DIST. STA. BARBARA	SANTA BARBARA	4	650	710	600	
EMP. DIST. FRISCO	SN. FCO. DEL ORO	2	310	340	280	

RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO				
DE	A					
CD. JUAREZ	LOAEZA	7	2020	2200	1850	3140
LOAEZA	CHIHUAHUA		bajada	bajada	bajada	bajada
CHIHUAHUA	MAPULA	7	1940	2110	1779	3110
MAPULA	MEOQUI		bajada	bajada	bajada	bajada
MEOQUI	JIMENEZ	7	1900	2070	1740	2950
JIMENEZ	CATARINAS	3	1280	1400	1170	
CATARINAS	PALOMA	3	630	680	580	
PALOMA	ROSARIO					
STA. BARBARA	EMP. DIST. STA. BARB.					
SN. FCO. DEL ORO	EMP. DIST. FRISCO					

Locomotoras DE-38 serie 9400 remolcan igual tonelaje que las DE-38 serie 9200.

Locomotoras serie 11000 remolcan igual tonelaje que las DE-35 serie 8700.

NOTAS:

- 1-CUANDO UNA MAQUINA no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dese aviso Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.L., por medio de un telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando las causas y la reducción que se efectuó.
- 2-CUANDO POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA sea necesario independizar un motor de tracción a

ECUACIONADO (PARA RIEL SECO)

DE-33	DE-32	DE-31	DE-30	DE-29	DE-27	DE-26	DE-17	DE-18
8700 a 8767	8600 a 8619	8500 a 8585	8400 a 8409	8300 a 8330	8200 a 8254	8100 a 8144	7000 a 7034	5800 a 5889
18	18	25	25	18	25	20	18	18
105	105	105	105	105	105	105	105	90
62-15	74-18	61-16	61-16	74-18	61-16	74-18	62-15	62-15
3000	3000	3000	3000	2750	2500	2400	1750	1310
78,000	78,000	73,000	50,000	70,000	48,000	53,000	44,000	34,000
13' 7"	11' 2"	13' 7"	9' 0"	12' 6"	9' 0"	9' 4"	9' 0"	9' 0"
167.0	127.4	165.0	120.0	156.0	110.0	116.0	105.0	76.0

L A D A S

	3350	3140	2510	2885	2410	2280	1890	1330
	3210	3010	2370	2750	2270	2190	1810	1270
	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada
	3030	2840	2240	2600	2140	2060	1710	1200
	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada
	3160	2960	2330	2710	2230	2140	1780	1250
	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada
	3160	2960	2330	2710	2230	2140	1780	1250
	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada
							550	390
							750	530
							1350	960
							570	400
							180	130

	3140	2940	2320	2690	2220	2130	1770	1370
	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada
	3110	2910	2300	2670	2200	2120	1750	1350
	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada	bajada
	2950	2760	2180	2530	2090	2000	1660	1290
							1150	890
							550	420

las locomotoras, deberán correr a su Terminal con máquina sola o con cabo, conservando en su recorrido una velocidad de 38 kilometros por hora, a excepción de los trayecto que estén protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de tracción, los restantes quedan conectados en paralelo con el generador principal, y en tales condiciones es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de las locomotoras, a menos que se está señalando, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			PENDIENTE MAXIMA POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE BACHIMBA	
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE				ESTACIONES	
		595	7	13				
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				
		H. M.	H. M.	H. M.				
A-1374	1373.1	S. 6.15	S. 21.40	S. 13.00	0.00	14	DN JIMENEZ JN	
A-1375	1374.8	.....	.....	.....			EMP. DIST. PARRAL
A-1393	1392.6	6.40	21.58	b 13.17	0.50		LA REFORMA	
A-1412	1411.1	7.07x8	22.13	b 13.33	0.20	13	18.5 DIAZ	
A-1418	1417.3	.....	.....	b 13.39	0.40	14	6.2 LA ENRAMADA
A-1431	1430.7	7.32	22.29	b 13.51			13.4 FLORIDO	
A-1447	1446.4	7.50	p 22.43	p 14.05	0.60	11	15.7 DN SANTA ROSALIA CAMARGO SR	
A-1457	1456.3	.....	.....	b 14.19	0.40	12	9.9 LA SECCION
A-1463	1462.2	8.10	22.57	b 14.25			5.9 LA CRUZ	
A-1472	1471.8	8.22	23.05	14.34		7	9.6 AURELIO	
A-1483	1482.6	8.44	23.14	p 14.46x14		8	10.8 D CONCHO CF	
A-1490	1489.1	8.52	23.20	p 14.53	0.70	5	6.5 D SAUCILLO SC	
A-1499	1498.3	.....	.....	b 15.01		10	9.2 ARMENDARIZ
A-1504	1503.1	9.08x596	23.32	15.05			4.8 ROSETILLA	
A-1514	1513.5	9.30	p 23.43	p 15.25	0.00	7	10.4 D LAS DELICIAS DF	
A-1523	1522.5	9.42	23.53	p 15.35		7	9.0 DN MEOQUI OR	
A-1538	1537.1	10.10	0.05	b 15.48		10	14.6 CONSUELO	
A-1545	1544.2	.....	.....	b 15.55		9	7.1 HONDONADA
A-1550	1549.5	10.23	0.15	16.00			5.3 BACHIMBA	
A-1556	1555.9	.....	.....	b 16.06	0.70	9	6.4 ABRAHAM GONZALEZ
A-1561	1560.6	10.38	0.25	16.11			4.7 FRANCISCO VILLA	
A-1570	1569.8	10.51	0.33	p 16.21		7	9.2 HORCASITAS	
A-1579	1578.6	11.01	0.41	16.30		7	8.8 LOS MARTINEZ	
A-1590	1589.3	11.20	0.50	b 16.40		8	10.7 MAPULA	
A-1601	1600.6	11.33	1.00	b 16.51		9	11.3 ALBERTO	
A-1603	1602.8	11.37	1.02	p 16.55		2	2.2 D MORSE WS	
	1603.2	.....	.....	.....	0.00		0.4 CRUCERO "C" FC. MINERAL
	1603.2	.....	.....	.....		5	0.0 CRUCERO "C" FC. POTOSI M. Co.
	1607.7	.....	.....	.....			4.5 CRUCERO "F" EX-FC. CHIH. AL P.
A-1608	1608.0	11.45	1.08	b 17.02			0.3 TABALAOPA	
A-1614	1613.6	LI. 11.55	LI. 1.20	LI. 17.10	0.70	6	5.6 DN CHIHUAHUA DS-CW	
		595	7	13			HORARIO No. 8	
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTA: Trenes del Distrito de Bachimba irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de Parral, moviéndose bajo protección de abanderados, entre Empalme Dist. Parral y Jiménez

ESTACIONES	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PE MIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	AGUA BASCULA COMBUST. GANADO M. GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"	LOCALIZACION DEL ESCAPE
			PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE			
			8	14	596			
			PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	ESCAPES	OTRAS	L.D.L.I.
			H. M.	H. M.	H. M.			
DN JIMENEZ JN	20	0.36	LI. 7.40	LI. 16.30	LI. 12.00	PATIO	BCMRT	
EMP. DIST. PARRAL			.....	.....	.....		TY	
LA REFORMA		0.40	7.23	b 16.13	11.33	77		
18.5 DIAZ	18	0.53	7.07x595	b 15.57	11.03	77	T	
6.2 LA ENRAMADA	19	0.50	.....	b 15.51	.....	NO HAY		
13.4 FLORIDO		0.57	6.50	b 15.39	10.41	77		
15.7 DN SANTA ROSALIA CAMARGO SR	16	0.50	p 6.36	p 15.25	10.23	PATIO 98-52	GT	
9.9 LA SECCION	16	0.40	.....	b 15.11	.....	NO HAY		
5.9 LA CRUZ			6.22	b 15.05	9.55	66		
9.6 AURELIO	10	0.00	6.13	14.56	9.44	77		
10.8 CONCHO	11		6.03	b 14.46x13	9.32	78-30	GT	
6.5 SAUCILLO	7	0.70	5.57	b 14.38	9.24	66	T	
9.2 ARMENDARIZ	14		.....	b 14.28	.....	NO HAY		
4.8 ROSETILLA			5.44	14.24	9.08x595	77		
10.4 LAS DELICIAS	11		p 5.35	p 14.15	8.46	PATIO 66-40	T	
9.0 DN MEOQUI OR	10	0.68	5.20	p 13.56	8.34	PATIO 96-63	STY	
14.6 CONSUELO	16	0.40	5.06	b 13.42	8.16	70		
7.1 HONDONADA	12	0.30	.....	b 13.35	.....	NO HAY		
5.3 BACHIMBA			4.54	13.30	8.03	76	T	
6.4 ABRAHAM GONZALEZ	13		.....	b 13.24	.....	2ES		
4.7 FRANCISCO VILLA		0.00	4.43	13.19	7.48	79		
9.2 HORCASITAS	12		4.34	p 13.10	7.31	78	GT	
8.8 LOS MARTINEZ	9		4.25	13.01	7.14	100		
10.7 MAPULA	11		4.15	b 12.51	7.02	73		
11.3 ALBERTO	12		4.04	b 12.40	6.48	78		
2.2 D MORSE WS	3		4.01	p 12.37	6.43	69-111	T	
0.4 CRUCERO "C" FC. MINERAL		0.70	.....	.....	.....	.....
0.0 CRUCERO "C" FC. POTOSI M. Co.	6		.....	.....	.....	.....
4.5 CRUCERO "F" EX-FC. CHIH. AL P.			.....	.....	.....	.....
0.3 TABALAOPA			3.54	b 12.29	6.34	31	T	
5.6 DN CHIHUAHUA DS-CW	7	0.40	S. 3.45	S. 12.20	S. 6.25	PATIO	BCGMRTY	
			H. M.	H. M.	H. M.			
HORARIO No. 8			8	14	596			
			PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO EN LA PÁG. 11

NOTA: En el registro de trenes de EMP. EX-FC. CHIH. AL P. se registrarán únicamente los trenes que reciban orden de tren para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE MOCTEZUMA	
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE				ESTACIONES	
		597	13	55	7				
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				
A-1614	1613.6	S. 5.00	S. 17.35	S. 7.00	S. 1.45	0.70	7	DN	CHIHUAHUA DS-CW
A-1621	1620.4	5.10	17.44	7.10	1.54				CUILTY
A-1636	1635.1	5.25	17.55	7.21	2.06		9		CORRAL
A-1643	1642.8	5.33	18.00			0.60	11		MOLINAR
A-1652	1651.4	5.42	18.07	7.33	2.19				TERRAZAS
A-1662	1661.8	5.53	p 18.16	7.41	2.27x8	0.70	7	D	SAUZ SU
A-1672	1671.6	6.03	18.23						PINALE
A-1682	1681.6	6.13	b 18.31	7.56	2.42	0.00			ENCINILLAS
A-1697	1696.1	6.28	18.42	8.07	2.53		10		PARRITA
A-1709	1708.9	6.41	b 18.52	8.17	3.03	0.50	8		OJO LAGUNA
A-1719	1718.3	6.51	b 18.59				13		ARADOS
A-1730	1729.3	7.02	19.07	8.33	3.19	0.70			MOCHO
A-1743	1742.5	7.15	19.18	8.44	3.30		10		LOAEZA
A-1750	1749.6	7.22	p 19.25	8.50	3.36		5	D	GALLEGO GI
A-1760	1759.2	7.32	b 19.33	8.58	3.44		6		EL SUECO
A-1779	1778.7	7.52	19.47	9.13	4.00		12		CHIVATITO
A-1794	1794.0	8.07	p 20.00	9.25x14	4.13		10	D	MOCTEZUMA MO
A-1808	1807.3	8.20	20.11x56	9.35	4.24	0.00	9		LAS MINAS
A-1821	1820.9	8.34	20.22	9.45	4.35		9		VADO
A-1832	1831.9	8.55x14	20.31	9.53	4.44		7		CARRIZAL
A-1843	1842.9	9.07	p 20.41	10.01	4.53		7	D	AHUMADA MD
A-1855	1854.8	9.19	20.51	10.09	5.03	0.20	8		JUAN JOSE
A-1867	1866.5	9.31	21.01	10.17	5.13		8		LUCERO
A-1879	1878.8	9.44	21.11	10.26	5.23	0.70	8		RANCHERIA
A-1897	1896.8	10.03	21.25	10.39x598	5.38		11		CANDELARIA
A-1908	1907.5	10.15x598	21.34	10.47	5.47	0.10	7		LOS MEDANOS
A-1927	1926.1	10.35 11.15p55	b 21.50	11.01p597	6.02	0.70	13	D	SAMALAYUCA SY
A-1942	1942.0	11.33	22.03	11.13	6.15		11		DESIERTO
A-1957	1956.5	11.49	22.18x8	11.24	6.27		10	D	MESETA MZ
A-1969	1968.5					0.00			EMP. EX-FC. CHIH. AL P.
A-1971	1970.4						13		"Y" CIUDAD JUAREZ
A-1973	1972.7	LI. 12.10 H.M.	LI. 22.35 H.M.	LI. 11.40 H.M.	LI. 6.45 H.M.			DN	CIUDAD JUAREZ P
		597	13	55	7	HORARIO N° 8			
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

DISTRITO DE MOCTEZUMA	ESTACIONES	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	AGUA BASCULA COMBUSTIBLE GANADO M. GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"	LOCALIZACION DELESCAPE
				PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE				
				14	56	8	598			
				PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO			
DN	CHIHUAHUA DS-CW	8		H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	PATIO	BCGMRTY	
	CUILTY		0.00	LI. 11.50	LI. 22.40	LI. 3.15	LI. 16.00			
	CORRAL	13		11.40	22.30	3.03	15.45	35		
	MOLINAR			11.29	22.19	2.50	15.28	91		
	TERRAZAS	15		11.23			15.19	NO HAY		
	TERRAZAS		0.65	11.17	22.07	2.36	15.09	91		
D	SAUZ SU	9	0.70	p 11.09	21.59	2.27x7	14.57	91	GT	
	PINALE		0.27	11.00			14.46	NO HAY		
	ENCINILLAS	17		10.53	21.45	2.06	14.35	90		
	PARRITA	12	0.20	10.42	21.34	1.54	14.19	88	G	
	OJO LAGUNA	11	0.10	b 10.33	21.25	1.43	14.05	87	GT	
	ARADOS		0.00	b 10.25			13.55	NO HAY		
	MOCHO	18	0.70	10.16	21.10	1.26	13.43	91	G	
	LOAEZA	11	0.49	10.05	20.59	1.15	13.28	93	T	
D	GALLEGO GI	6		p 9.59	20.53	1.09	13.20	90	G	
	EL SUECO	8		b 9.50	20.46	1.01	13.09	93		
	CHIVATITO	16	0.70	9.36	20.32	0.45	12.48	91		
D	MOCTEZUMA MO	13		p 9.25x55	20.21	0.32	12.31	PATIO	GT Y	
	LAS MINAS	11		9.13	20.11x13	0.21	12.16	91		
	VADO	11		9.03	19.59	0.10	12.01	91	G	
	CARRIZAL	9	0.65	8.55x597	19.50	0.01	11.49	92	T	
D	AHUMADA MD	9	0.70	p 8.46	19.41	23.52	11.37	36		
	JUAN JOSE	10	0.17	8.36	19.32	23.42	11.24	92	G	
	LUCERO	10		8.27	19.23	23.32	11.11	91	T	
	RANCHERIA	10	0.00	8.18	19.14	23.22	10.58	92		
	CANDELARIA	15	0.60	8.05	19.01	23.07	10.39x55	91	T	
	LOS MEDANOS	9		7.57	18.53	22.58	10.15x597	80		
D	SAMALAYUCA SY	17		p 7.43	18.39	22.43	9.50 9.40	93	T	
	DESIERTO	13		7.29	18.27	22.30	9.22	93		
D	MESETA MZ	13	0.70	7.17	18.16	22.18x13	9.06	92		
	EMP. EX-FC. CHIH. AL P.								RT	
DN	"Y" CIUDAD JUAREZ	14		S. 7.00 H.M.	S. 18.00 H.M.	S. 22.00 H.M.	S. 8.45 H.M.	PATIO	BCGMRT	
		14	56	8	598	HORARIO N° 8				
		PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS: 1) - Cuando no haya servicio telegráfico en ROSARIO, el tren que deba salir como No. 295, queda autorizado para asumir su itinerario sin boleto de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).

2) - El tren que llegue como No. 294 a EMP. DIST. STA. BÁRBARA procedente del Distrito de Santa Bárbara, queda autorizado para asumir el itinerario de No. 294, sin boleto de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

3) - El tren que llegue como No. 296 a EMP. DIST. STA. BARBARA, procedente del Distrito de Santa Bárbara, queda autorizado para asumir el itinerario de No. 297 sin boleto de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

4) - Trenes del Distrito de Parral deben moverse bajo protección de abanderados entre EMP. DIST. PARRAL y --

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE JIMÉNEZ KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE PARRAL	ESTACIONES
		PRIMERA CLASE					
		297	295				
P-156	155.1		H.M. S.13.27	1.00		D	ROSARIO (RQ)
P-147	146.6		b 13.44		23		PALOMA
P-142	141.8		b 13.54	2.00			PILONCILLOS
P-135	134.1		b 14.09	1.50			CATARINAS
P-130	129.7		b 14.20	1.00			CUEVAS
P-124	123.6		b 14.35	0.00	13		PEINADO
P-123	122.5		b 14.38	0.80			RONSEVALLES
P-120	119.7		b 14.43				BORJAS
P-111	111.0		b 15.02	1.00	15		LA VENCEDORA
P-109	108.8	H.M. S.16.08	L.15.07				EMP. DIST. STA. BARBARA
....	108.4	.....	H.M.	0.90	5		CONEXION VIA "PA"
P-105	104.3	b 16.18					EMP. DIST. FRISCO
P-101	100.4	b 16.28			4		ZENZONTE
P-94	93.5	.....		0.71	12		FLUORITA
P-90	89.5	p 17.08				D	PARRAL (PL)
P-83	82.9	b 17.22		0.32	7		MATURANA
P-80	80.0	b 17.27					GENERAL ANGELES
P-75	75.0	b 17.35					GOMERA
P-73	72.6	b 17.40			20		EJIDO QUERITA
P-69	68.6	b 17.45		0.00			EL COBEÑO
P-65	64.3	b 17.53					ADELA
P-59	59.0	b 18.01			6		MORITA
P-52	52.0	b 18.12			15		LA MANSANA
P-46	45.6	p 18.21				D	DORADO (MR)
P-43	42.6	b 18.26		0.04	6		MARPORTIN
P-40	39.7	b 18.31					BACA
P-30	29.3	b 18.47		0.00	11		TROYA
P-13	13.0	b 19.06		0.60			LA CUADRILLA
A-1375	1.7	19.20			32		EMP. DIST. PARRAL
A-1374	0.0	L.19.30	H.M.	0.36		DN	JIMÉNEZ (JN)
		297	295				HORARIO N° 8
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO				

Dirección Superior RUMBO AL NORTE, excepto que No. 292 es superior a No. 297 y No. 294 es superior a No. 295.

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO EN LA PÁG. 12

DISTRITO DE PARRAL	ESTACIONES	RUMBO AL SUR		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO	CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	LOCALIZACION DEL ESCAPE	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO M. GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"
		PRIMERA CLASE						
		292	294					
D	ROSARIO (RQ)		H.M. L.12.57	0.00		PATIO 27		GRY
	PALOMA		b 12.42	28		No hay		.
	PILONCILLOS		b 12.34	2.00		No hay		.
	CATARINAS		b 12.18			16		.
	CUEVAS		b 12.10			No hay		.
	PEINADO		b 12.00	16		No hay		.
	RONSEVALLES		b 11.57			17		G
	BORJAS		b 11.52			4ES		.
	LA VENCEDORA		b 11.36	18		No hay		.
	EMP. DIST. STA. BARBARA		H.M. L.11.32			16		R
	CONEXION VIA "PA"		H.M.	6		.....		Y
	EMP. DIST. FRISCO		b 10.25			53		RTY
	ZENZONTE		b 10.19	5	1.00	15		.
	FLUORITA		.....	15		4		.
D	PARRAL (PL)		p 10.03			PATIO		GRTY
	MATURANA		b 9.39	9		25		.
	GENERAL ANGELES		b 9.34			No hay		.
	GOMERA		b 9.26	25		No hay		.
	EJIDO QUERITA		b 9.22			No hay		.
	EL COBEÑO		b 9.16			No hay		.
	ADELA		b 9.09			40		.
	MORITA		b 9.01	7	0.80	22		.
	LA MANSANA		b 8.51	18	0.78	No hay		.
D	DORADO (MR)		p 8.41			7		.
	MARPORTIN		b 8.32	8		No hay		.
	BACA		b 8.24			17		G
	TROYA		b 8.07	14	1.00	15		.
	LA CUADRILLA		b 7.45			No hay		.
	EMP. DIST. PARRAL		7.30	39		.....		Y
DN	JIMÉNEZ (JN)		S. 7.25		0.00	PATIO		BCGMRT
			H.M.					
	HORARIO N° 8		292	294				
			MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO				

Dirección Superior RUMBO AL SUR, excepto que No. 292 es superior a No. 297 y No. 294 es superior a No. 295.

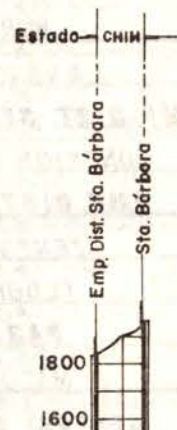
JIMÉNEZ.
5) - Trenes del Distrito de Parral irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de Santa Bárbara moviéndose bajo protección de abanderados, entre CONEXION VIA "PA" y EMP. DIST. STA. BARBARA.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. STA. BARBARA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE SANTA BARBARA	ESTACIONES	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	LOCALIZACION DEL ESCAPE	REGISTRO TELEGRAFONO
		PRIMERA CLASE							PRIMERA CLASE						
		295	293						294	296					
P-109	0.0	H.M. S.15.10	H.M. S.10.38			EMP. DIST. STA. BARBARA			H.M. U.11.29	H.M. U.16.03			16		RT
PA-1	0.1			1.62	8	CONEXION VIA "P"		10			0.00				Y
PA-8	7.5	H.M. U.15.34	H.M. U.11.02			D SANTA BARBARA (ST)			H.M. S.11.17	H.M. S.15.51			41		RT
		295	293			HORARIO No. 8			294	296					
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO						MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO					

Dirección Superior RUMBO AL NORTE, excepto que N° 294 es superior a N° 295.

NOTAS.-

- 1).- El tren que llegue como N° 292 a Emp. Dist. Sta. Bárbara procedente del Distrito de Parral, queda autorizado para asumir el itinerario de N° 293 sin boleto de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 2).- El tren que llegue como N° 295 a Emp. Dist. Sta. Bárbara procedente del Distrito de Parral, queda autorizado para asumir el itinerario de N° 295 sin boleto de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 3).- Cuando no haya servicio telegráfico en Santa Bárbara, los trenes que deban salir como Nos. 294 y 296 quedan autorizados para asumir sus respectivos itinerarios sin boleto de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- 4).- Trenes del Distrito de Santa Bárbara deben moverse bajo protección de abanderados entre Conexión Vía "P" y Emp. Dist. Sta. Bárbara.



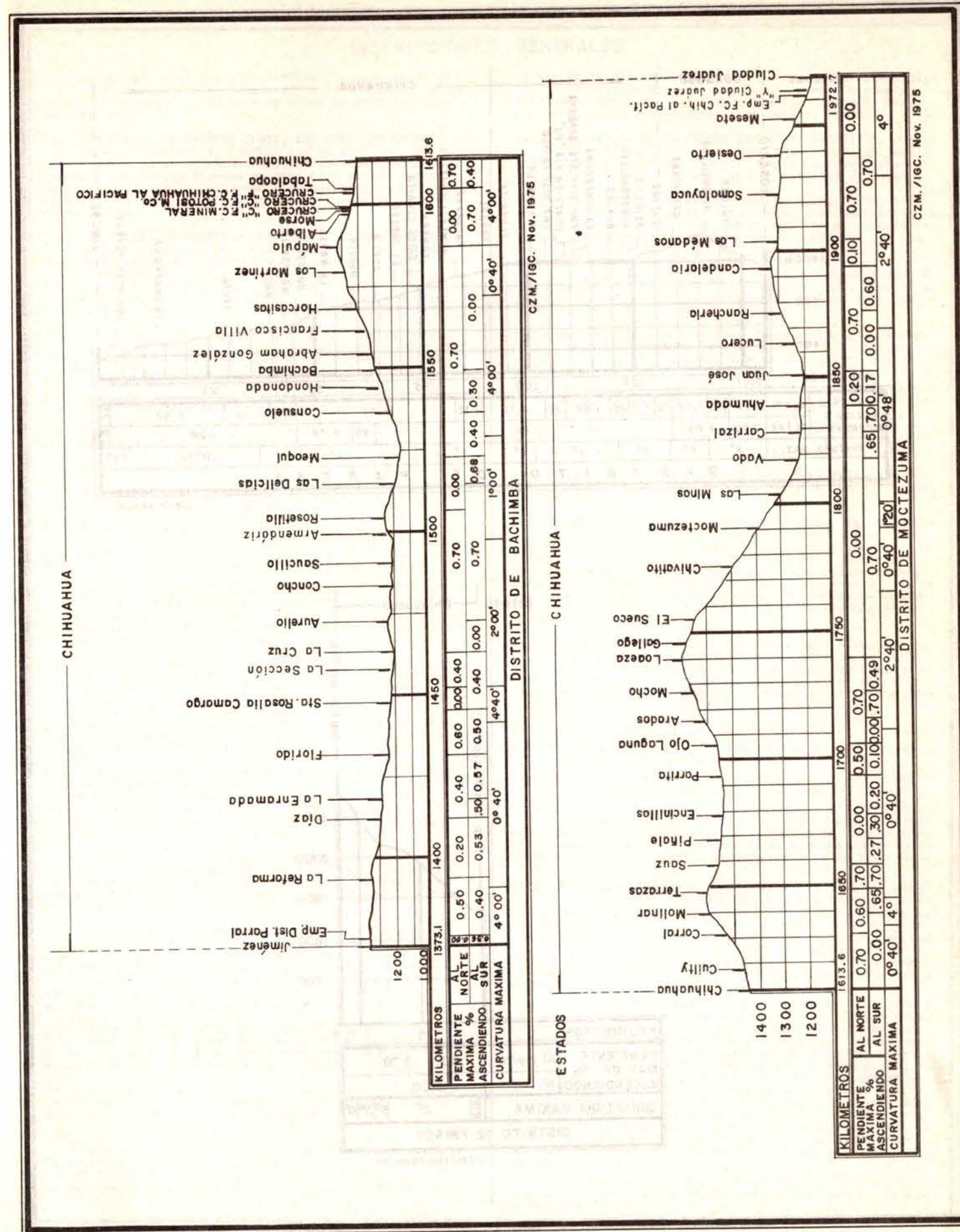
KILOMETROS		
PENDIENTE MAXIMA %	Al Norte	1.62
ASCIENDIENDO	Al Sur	0.00
CURVATURA MAXIMA 5°		
DISTRITO SANTA BARBARA		

DIB./F. PAULIN

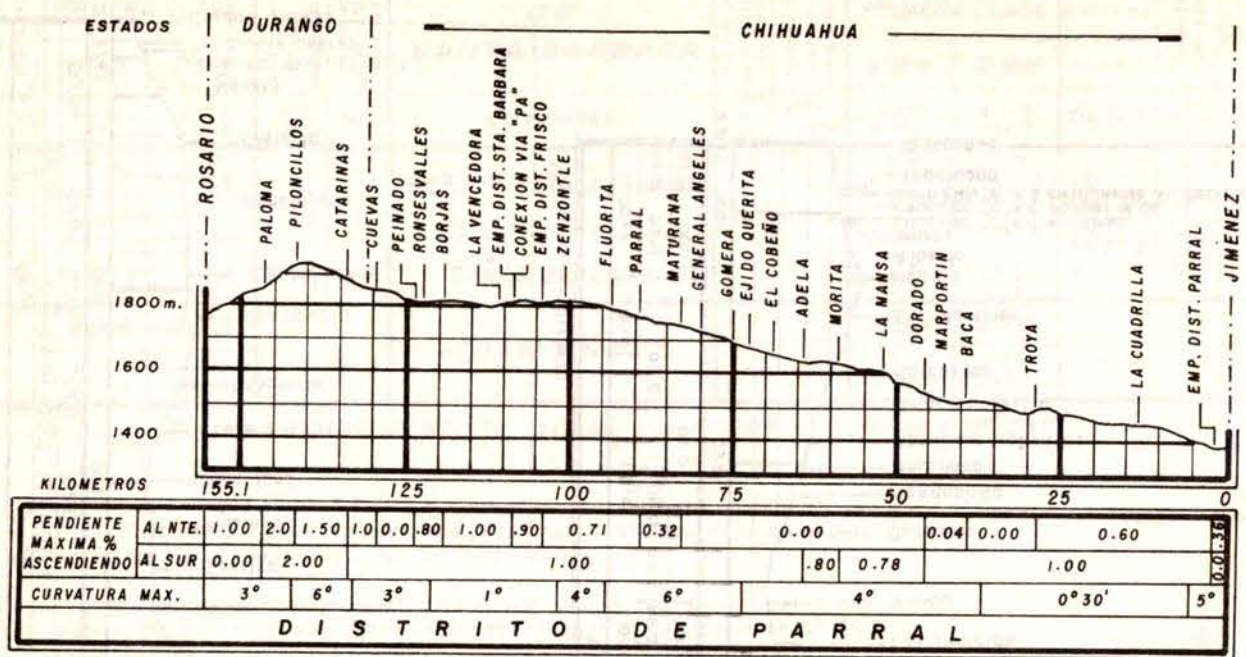
NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. FRISCO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE FRISCO	ESTACIONES	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	LOCALIZACION DEL ESCAPE	BASCULA REGISTRO TELEGRAFONO
		PRIMERA CLASE							PRIMERA CLASE						
		3.70	30						30	0.00					
P-105	0.0					EMP. DIST. FRISCO									RTY
PB-12	11.6					D SAN FRANCISCO DE LOBO (SF)							53		BRTY
													20		

Dirección Superior RUMBO AL NORTE.

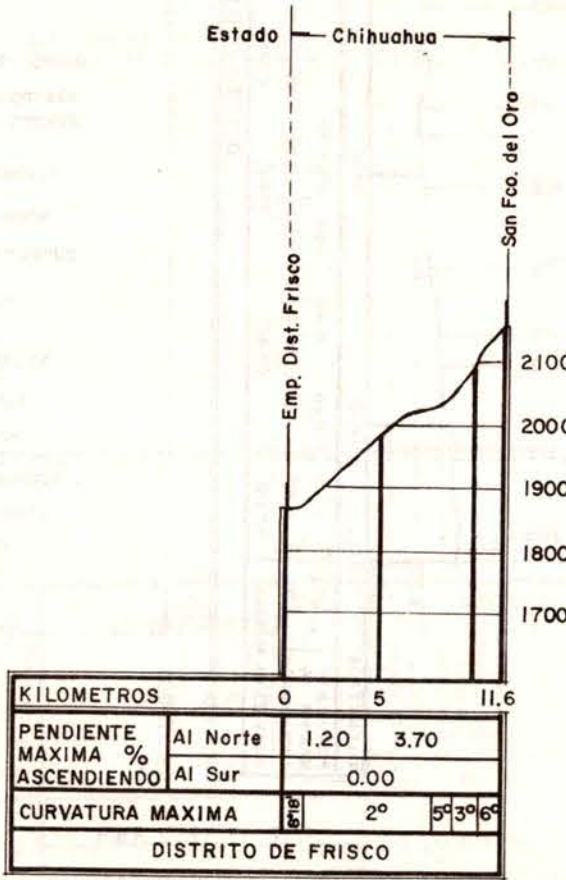
EL PERFIL DE ESTE DISTRITO EN LA PAG. 12.



CZM./16C. Nov. 1975



DIB./J. PAULIN



DISTRITO DE FRISCO
CZM/16C/Nov. 75

INSTRUCCIONES GENERALES

- 1).= LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES, designándolas a la derecha o a la izquierda de la vía principal, se ha hecho tomando como base el orden de progresión del kilometraje.
- 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 MINIMO 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 MINIMO 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 dejan y toman pasaje, express, etc., con -- anticipación mayor de cinco (5) minutos aún cuando el -- "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES", se los permita. Estas disposiciones son aplicables a trenes extras de pasajeros autorizados conforme al ejemplo (3) de la forma "G".
- 5).= MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, TRENES DE PASAJEROS, MIXTOS Y DE CARGA COMPUESTOS TOTALMENTE CON UNIDADES DE ARRASTRE EQUIPADAS CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el -- "TIEMPO MINIMO 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.
- 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 dejan y toman pasaje, express, etc., antes del tiempo marcado para su llegada o salida, respectivamente.
- 7).= CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan -- marcado tiempo muerto en alguna estación, corran retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario, excepto donde se destina dicho tiempo para tomar alimentos, SIEMPRE -- QUE ESTEN LISTOS, y comunicándolo, previamente, al Despachador; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida anunciada al público en el pizarrón.
- 8).= CUANDO UN TREN NO PUEDA INICIAR SU MARCHA A LA HORA -- QUE TENGA FIJADA PARA ELLO, o bien continuarla si -- se ha detenido en tránsito, el Conductor o el Maquinista debe comunicarse inmediatamente con el Despachador, informándole la causa de la demora y la hora probable en -- que puedan salir o reanudar su marcha.
- 9).= CUANDO SE LLEGUE A UN PUNTO DE ENCUENTRO O LIBRAMIENTO y el tren que se espera no está a la vista, el Conductor, o el Maquinista en su caso, se comunicará inmediatamente con el Despachador para que éste disponga lo conveniente.
- 10).= 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 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.
- 11).= PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES 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 autorizarán que no se registren en la forma prescrita por el Reglamento, y cuando hayan recibido el "O.S.", autorizarán al Telegrafista por medio de orden de tren para que los registre, dándole en la misma los datos necesarios.
- 12).= EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELEGRAFICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya Telegrafista en servicio debe dejarse el libro de registro de trenes en la caja para guías, si la hay, y, a falta de ésta, en la caseta del teléfono o del telegráfico.
- 13).= TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas del uno y medio por ciento o mayores, -- debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. Los conductores vigilarán el cumplimiento de la Regla 395
- 14).= TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del uno y medio por ciento o mayores, deben asegurarse de manera efectiva, para evitar posibles accidentes.
- 15).= CUANDO SE DEJEN CARROS CARGADOS O VACIOS 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.
- 16).= EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben viajar el Conductor y el Garrotero de atrás, así como los -- funcionarios u oficiales.
- 17).= USO DEL SILBATO O BOCINA. Debe evitarse al estar -- cerca de trenes de pasajeros; salvo en los casos -- previstos por el Reglamento, cuando se trate de evitar accidentes.
- 18).= TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS EN QUE NO HAY SERVICIO DE PATIO, deben entrar por 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.
- 19).= CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS, deben traer consigo su equipo para el manejo de boletos.
- 20).= DESCARGA DE TANQUES CONTENIENDO MATERIAS 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 la bodega, pero aislándolos de los demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca la mayor seguridad.
- 21).= DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros 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 ese tiempo, deben librarse tales cruceros -- cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.
- 22).= 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 (Reg.165).
 - TIPO "C".= Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Guarda-Crucero. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del Guarda-Crucero. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el crucero 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 enciende 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 entonces debe protegerse -- el paso por medio de abanderados.
 - 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 crucero y si no hay tren a la vista -- por la vía que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta o disco para colocarlo 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-Crucero.

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-Crucero, 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-Crucero.

23).= INFORMES "OS" 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 no registrarse. 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 forma 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 la disposición anterior, deben buscar esta forma en el buzón de guías.

24).= DONDE HAYA CAJAS PARA GUIAS, los telegrafistas o agentes-telegrafistas dejarán en ellas el aviso a que se refiere la Regla 348.(Excepción a la misma Regla)

25).= 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.

26).= LIBRAMIENTO FISICO DE LAS INSTALACIONES DEL CAMINO. Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correr 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 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 dañarse las instalaciones. Igual práctica de observarse cuando se manejen grúas, martinets o palas mecánicas.

27).= LOS ALAMBRES DEL CIRCUITO DEL TELEFONO SELECTIVO, O DEL TELEGRAFONO, están indicados con un triángulo de lámina, colocado en la cruceta de los postes, bajo el aislador o aisladores correspondientes.

28).= EXPLICACION DE LOS SIGNOS QUE APARECEN EN LOS HORARIOS.

D, oficina de comunicación con servicio diurno.
N, oficina de comunicación con servicio nocturno.
DN, oficina de comunicación con servicio diurno y nocturno.

EN, espuela con entrada por el extremo Norte.
ES, espuela con entrada por el extremo Sur.

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

29).= 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, aún 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 retornarán 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

no 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, con carros o sin ellos, está obligado a pasar sobre 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 que dichas máquinas manejen.

30).= NO DEBEN OPERAR LOCOMOTORAS sobre tramos en que no tengan señalado tonelaje, salvo instrucciones expresas del Superintendente de División.

I.- CUANDO UNA LOCOMOTORA no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dese aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.L., por medio de un telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando la reducción que se efectuó.

II.-CUANDO POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA sea necesario independizar un motor de tracción a las locomotoras, deberán correr a su terminal con máquina sola o con ca-boose, conservando en su recorrido una velocidad de 38 - K.P.H. a excepción de los trayectos que están protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de tracción, los restantes quedan conectados en paralelo con el generador principal en tales condiciones, es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de las locomotoras a menos de la que esta señalada, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

31).= ACCIDENTES PERSONALES.

I).- EN CASO DE ACCIDENTES PERSONALES, quedan al servicio de los trabajadores Ferrocarrileros, o pasajeros, todos los Hospitales del IMSS., en la República Mexicana.

II).- EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, deberá darse aviso inmediatamente al Superintendente de la División y a la Subgerencia de Administración, atención personal Ayudantía Médica. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico del IMSS., mas inmediato, a la brevedad posible.

III).-CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, este será enviado lo más rápidamente posible al Servicio de Urgencias del Hospital del IMSS., más cercano. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjesele a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien debe llamar al Médico del IMSS., más próximo para que éste envíe ambulancia o transporte aéreo a recogerlo.

IV).- SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE POR MEDICOS PARTICULARES, AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS que sean absolutamente necesarias para protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Médico del IMSS.

V).- LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS y resulten lesionadas por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las Autoridades Locales.

VI).- CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del Médico del IMSS., deberá darse aviso por teléfono al Seguro Social, al Superintendente de la División y a la Subgerencia de Administración, atención Ayudantía Médica.

VII).-LAS CAMILLAS para el traslado de lesionados y enfermos, deben encontrarse siempre en los carros de equipaje o en el lugar que se destine en las Estaciones.

VIII).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 o causar una fractura, luxación etc., a fin de evitar complicaciones.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1) RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS.

En las oficinas telegráficas de Jiménez, Meoqui, Chihuahua, Moctezuma, Ciudad Juárez, Parral, Santa Bárbara y Rosario.

2) LIBROS DE BOLETINES.

En las oficinas telegráficas de Jiménez, Chihuahua, Ciudad Juárez, Parral, Santa Bárbara y Rosario.

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 (50) CINCUENTA K.P.H. en tangentes de los Distritos de Bachimba y Moctezuma, ni de (30) TREINTA K.P.H. en tangentes de los Distritos de Parral y Rosario, reduciéndola convenientemente en las curvas.

4) ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.

Dist. de Bachimba: La Cruz, Concho, Meoqui y Mápula.

Dist. de Moctezuma: Loeza, Lucero y Candelaria.

Dist. de Parral: Emp. Dist. Sta. Bárbara, Emp. Dist. Frisco y Parral.

5) HORAS DE SERVICIO DE LAS TRIPULACIONES DE PATIO.

Cd. Juárez: De 0h 01m a 15h 00m
De 17h 00m a 24h 00m.

Chihuahua: De 0h 01m a 15h 00m
De 17h 00m a 24h 00m.

Jiménez: De 0h 01m a 15h 00m
De 17h 00m a 24h 00m.

6) CRUCEROS A NIVEL CON OTRAS VIAS FERREAS.

Crucero tipo "C" con Ferrocarril Mineral en Km. A-1603.2.

Crucero tipo "C" con Ferrocarril Potosí Mining Co. en --- Kilóm. A-1603.2.

Crucero tipo "F" con Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico en Kilóm. A-1607.7.

Crucero tipo "C" con los tranvías eléctricos de El Paso, en la Ave. 16 de septiembre de Ciudad Juárez, Kilóm. A-1973.1.

LOS FERROCARRILES NACIONALES TIENEN PREFERENCIA DE PASO EN LOS CITADOS CRUCEROS.

7) PARADAS PARA LA INSPECCION DE TRENES DE CARGA.

Los trenes de carga deberán hacer una parada cada 50 kilómetros aproximadamente, para que el personal trenista lleve a cabo la inspección prescrita por el Reglamento de Transportes en sus Reglas 366 y 395, a menos que antes y dentro del tramo correspondiente hayan hecho la parada y efectuado la inspección, en cuyo caso deberá tomarse como base el kilómetro donde se dió cumplimiento a esta disposición, para calcular la distancia de la próxima parada con el mismo objeto. Estas paradas no deberán hacerse en tre estaciones.

7-A) COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS.

Las máquinas ayudadoras deben colocarse atrás, acopladas a la máquina de Tronco.

8) UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIOS.

Ciudad Juárez: Al Sur en Kilóm. A-1966+000.
No hay placa del "Límite del Patio" al Norte de Cd. Juárez, considerándose como límite la mitad del Puente Internacional.

Moctezuma: Al Sur en Kilóm. A-1792+938
Al Norte " " A-1795+375.

Chihuahua: Al Sur en Kilóm. A-1599+719
Al Norte " " A-1622+200.

Meoqui: Al Sur en Kilóm. A-1521+156
Al Norte " " A-1523+875.

Las Delicias: Al Sur en Kilóm. A-1510+000
Al Norte " " A-1515+990.

Sta. Rosalia Camargo: Al Sur en Kilóm. A-1441+000
Al Norte " " A-1448+250.

Jiménez: Al Sur en Kilóm. A-1367+000.
Al Norte " " A-1378+000.

Al Sur sobre el Dist. de Parral, en Kilóm. P- 5+110.

Parral: Al Sur en Kilóm. P - 95+180
Al Norte " " P - 89+980.
Santa Bárbara: Al Sur en Kilóm. PA- 6+108.
San Francisco del Oro: Al Sur en Kilóm. PB- 10+000.
Rosario: Al Norte en Kilóm. P -154+000.

9) INFORMES DE LADEROS Y CARROS TOMADOS Y DEJADOS.

En concordancia con la Regla 365 del Reglamento de Transportes, y del artículo 214 del Boletín General de Transportes, los informes de laderos sin Agente y de carros tomados y dejados, deben rendirse al llegar a la Terminal o Subterminal, en cada dirección.

10) MEDIOS DE COMUNICACION PARA EL DESPACHO DE TRENES.

En los Distritos de Bachimba y Moctezuma por teléfono selectivo.

En los otros Distritos por telégrafo y telegráfico.

11) TELEFONO Y TELEGRAFONO.

Todos los conductores deberán llevar en sus trenes un aparato telefónico o un telegráfico, según sea el caso, con sus varas respectivas, en condiciones de servicio normal, y en caso de que no les sea proporcionado deberán informar al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.T., antes de salir.

12) LLAMADAS POR TELEGRAFONO.

Despachadores Chihuahua: Una larga (-)
Trenes en camino: Una larga y una corta (-o)
Jiménez: Una corta (o)
Parral: Una larga y tres cortas (-ooo)
Emp. Distrito Frisco: Dos largas (--)
Emp. Dist. Sta. Bárbara: Una larga (-)
Rosario: Dos largas y una corta (--o)
Santa Bárbara: Dos largas y dos cortas (--oo)
San Francisco del Oro: Tres cortas (ooo)

13) CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y's" EN UNIDADES DE 18 METROS.

Ciudad Juárez: 24 u.
Moctezuma: 1 u.
Chihuahua: 12 u.
Meoqui: 1 u.
Parral: 8 u.
Rosario: 6 u.
San Francisco del Oro: 2 u.

14) DISTRITO DE BACHIMBA.-

I.- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES, EN ESTACIONES DONDE HAYA MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Santa Rosalia Camargo: La vía No. 1 y Vía de Bodega.
Los trenes rumbo Sur que tengan que ocupar el escape, entrarán por el extremo Norte de la Vía de bodega y los rumbo Norte entrarán por el extremo Sur de la Vía No.1
Concho: La vía No. 1.
Las Delicias: La vía No. 1.
Meoqui: La vía No. 1.
Morse: La vía No. 1.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Santa Rosalia Camargo: La denominada Del Público, con capacidad para 29 u.

III.- VIAS DE PROPIEDAD O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En Kilóm. A-1441+887.20 ladero izquierdo conectado a la vía principal, con capacidad para 30 u., propiedad de GUANOS Y FERTILIZANTES.

En Kilóm. A-1442+553.45 ladero izquierdo apoyado -

a la vfa principal, con cupo para 30 u., propiedad de PETROQUIMICA.

En Km. A-1443+085.00 espuela E.S. derecha conectada con la vfa principal, con capacidad para 2 u., propiedad de LIQUIDOS CARBURANTES MEX.

En Km. A-1443+445.10 espuela E.S. derecha apoyada en la vfa principal, con capacidad de 20 u., propiedad de HARINERA SANTOS.

En Km. A-1500+667.00 ladero izquierdo conectado a la vfa principal, con capacidad para 16 u., y curvatura máxima de 5 grados 43' 29", al servicio particular de PARQUES INDUSTRIALES DE LAS DELICIAS.

En Km. A-1500+934.35 espuela E.S. izquierda conectada al ladero Parque Industrial Delicias, con cupo de 19 u., y curvatura máxima de 7 grados 09', al servicio particular de LECHE INDUSTRIALIZADA CONASUPO, S.A. de C.V.

En Km. A-1508+949.69 espuela E.S. izquierda apoyada en vfa N° 1, con capacidad para 19 u., y curvatura máxima de 8 grados 17' 02". También conectada a vfa N° 1, espuela E.S. N° 4 izquierda con capacidad de 28 u., y curvatura máxima de 8 grados.

Apoyada a vfa N° 4 espuela E.S. N° 5 izquierda, con capacidad de 20 u., y curvatura máxima de 7 grados 43' 46". Conectada con vfa N° 5 espuela E.S. N° 6 izquierda, con cupo para 19 u., y curvatura máxima de 9 grados 34' 52".

En el interior de la Planta: Espuela E.S. N° 1 izquierda apoyada en vfa No. 2, con capacidad de 14 u., y curvatura máxima de 10 grados.

Espuela E.S. N° 2 bifurcada de vfa N° 3, con cupo para 18 u., y curvatura máxima de 8 grados 36' 02". Espuela E.S. N° 3 apoyada en vfa N° 4, con capacidad para 21 u., y curvatura máxima de 8 grados 17' 21". Izquierda.

Espuela E.S. N° 4 izquierda conectada en ladero de apoyo, con capacidad de 34 u., y curvatura máxima de 8 grados.

Espuela N° 5 E.S. izquierda apoyada en vfa N° 6, con cupo de 19 u., y curvatura máxima de 7 grados 43' 56".

Espuela E.S. N° 6 izquierda conectada a vfa N° 4, con capacidad para 21 u., y curvatura máxima de 9 grados 34' 52".

Este conjunto de espuelas al servicio de la planta Francisco Villa de LA COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD.

En Km. A-1509+374.00 ladero izquierdo conectado con la vfa principal, con capacidad de 21 u., y espuela E.S. con cupo para 29 u., propiedad de LA COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD.

En Km. A-1509+590.50 ladero derecho apoyado en la vfa principal, con capacidad para 14 u., y curvatura máxima de 1 grado. Conectada a este, vfa secundaria N° 2 con cupo de 19 u. y curvatura máxima también de 1 grado; vfás de la Co. ANDERSON CLAYTON, S.A.

En Km. A-1510+859.00 espuela E.N. izquierda conectada a la vfa principal, con capacidad para 29 u., propiedad de LAGUNERA DE ACEITES.

En Km. A-1511+183.97 espuela E.N. derecha apoyada en la vfa principal, con cupo de 27 u., propiedad de Cfa. ALGODONERA.

En Km. A-1511+596.45 espuela izquierda conectada con la vfa principal, con capacidad para 25 u., propiedad de MERCANTIL AGRICOLA DE LAS DELICIAS.

En Km. A-1513+040.50 ladero izquierdo apoyado en la vfa principal, con cupo de 12 u., propiedad de PETROLEOS MEXICANOS.

En Km. A-1513+324.50 espuela E.N. derecha conectada con cambio N° 2, con capacidad para 13 u., propiedad de LONGORIA.

En Km. A-1513+476.85 ladero lado derecho conectado con ladero N° 2, con cupo para 23 u., propiedad de ALMACENES NACIONALES, S.A.

En Km. A-1522+234.90 espuela E.N. derecha apoyada en ladero N° 2, con capacidad de 18 u., propiedad de BARITA AZTECA.

IV.- APROVISIONAMIENTO DE AGUA A CISTERNAS, ESTACIONES Y CAMPAMENTOS. (LO HACEN LOS TRENES LOCALES).

Corrida N° 1 dará en: La Reforma, La Sección, Armentáriz y Las Delicias.

Corrida N° 2 dará en: Mápula, Hondonada, Las Delicias, La Cruz y La Sección.

Corrida N° 3 dará en: Díaz, Florido, La Sección, Saucillo y Las Delicias.

La corrida N° 2 abastecerá la cisterna de Hondonada, cuando maneje el carro de agua a Mápula para el mismo objeto. El abastecimiento de las cisternas mencionadas deberá hacerse en una sola dirección.

V.- LA "Y" DE JIMENEZ. Está formada mediante una vfa de conexión que une las vfás principales de los Distritos de Bachimba y Parral.

VI.- EN LA "Y" DE JIMENEZ, el cambio de la punta Sur es de los denominados RACOR (Tres en uno).

VII.- TODOS LOS TRENES DE CARGA se comunicarán con el Despachador por teléfono selectivo de la estación de Díaz.

VIII.- TODOS LOS TRENES se comunicarán con el Despachador por teléfono selectivo de Santa Rosalía Camargo, cuando no haya servicio telegráfico.

IX.- EL FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO empalma en el escape de Tabalaopa Kilóm. A-1608.0, con los Ferrocarriles Nacionales.

X.- LA POSICION NORMAL DEL CAMBIO QUE CONECTA LAS VIAS PRINCIPALES DE LOS DISTRITOS DE BACHIMBA Y PARRAL, en Empalme Distrito Parral, es alineado hacia el Distrito de Bachimba.

XI.- EN MEQUUI HAY MANGUERA Y CONEXIONES para dar agua a las máquinas en casos fortuitos.

XII.- EN KILOM. A-1555+045 HAY UNA ESPUELA E.S., con capacidad para 4 unidades para uso exclusivo de La Pedrera.

XIII.- EN KILOM. A-1555+780 HAY UNA ESPUELA E.S., con capacidad para 2 unidades para uso exclusivo de La Arenera.

XIV.- EN EL ESCAPE DE TABALAOPA EL CAMBIO DE LA PUNTA NORTE es de los denominados RACOR (Tres en uno).

15) DISTRITO DE MOCTEZUMA.-

I.- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES, EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Moctezuma: La vfa N° 1.

II.- VIAS DEL PUBLICO.
Moctezuma: La vfa N° 2.

III.- APROVISIONAMIENTO DE AGUA A CISTERNAS, ESTACIONES Y CAMPAMENTOS. (LO HACEN LOS TRENES LOCALES)

Corrida N° 1 dará en: Terrazas, Ojo Laguna, Chiva Lito, Ranchería y Desierto

Corrida N° 2 dará en: Corral, Ojo Laguna, Arados, Vado, Candelaria y Meseta.

Corrida N° 3 dará en: Encinillas, Ojo Laguna, Mocho, Carrizal, Lucero y Los Médanos.

El abastecimiento de las cisternas deberá hacerse en una sola dirección.

IV.- TODOS LOS TRENES A EXCEPCION DE LOS PASAJEROS, pararán invariablemente en Lucero comunicándose por teléfono selectivo con el Despachador.

V.- CUANDO NO HAYA SERVICIO TELEGRAFICO EN OJO LAGUNA Y MOCTEZUMA todos los trenes se comunicarán por teléfono selectivo con el Despachador.

VI.- HAY, EN MOCTEZUMA, un cortavía que conecta la vfa N° 1 con la principal.

VII.- EN LA CASETA DE LAS CALDERAS DE LA BOMBA DE MOCTEZUMA HAY MANGUERA Y HERRAMIENTAS para surtir de agua a las máquinas Diesel y a los coches de pasajeros, en caso necesario.

VIII.- PATIO DE CIUDAD JUAREZ.

a) En la "Y" de Ciudad Juárez, los dos cambios son RACOR (Tres en uno).

b) Ningún tren debe exceder la velocidad de (15) --- QUINCE K.P.H., sobre el Puente Internacional, entre Ciudad Juárez y El Paso, Tex.

c) Todos los trenes que se muevan al Norte del Puente Internacional deben de regirse por las reglas e itinerarios del Ferrocarril Atchison Topeka y Santa Fé y de la Cfa. Unión, Depot., debiendo entrar al patio de dicho Ferrocarril, abanderados.

d) Ningún tren, máquina o autovfa, saldrá de Ciudad Juárez sin la autorización de la Aduana.

e) La posición normal del cambio en Emp. FC. Chihuahua al Pacífico es alineado hacia la vfa principal del Distrito de Moctezuma.

f) Trenes y máquinas solas del FC. Chihuahua al Pacífico se moverán como material rodante entre Ciudad Juárez y Emp. FC. Chihuahua al Pacífico, en Kilóm. A-1968+515.

g) Trenes y máquinas solas del FC. Chihuahua al Pacífico antes de ocupar la vfa principal del Distrito de Moctezuma, pedirán autorización al Despachador. Para el efecto, en Ciudad Juárez ocurrirán a la oficina telegráfica, y en Emp. FC. Chihuahua al Pacífico, se comunicarán por teléfono con el Despachador.

h) El embarcadero para ganado en Ciudad Juárez, es propiedad de La Empacadora de Ciudad Juárez.

i) EN KILOM. A-1961+420 LA VIA DEL FC. CHIHUAHUA AL PACIFICO PASA SOBRE LA VIA DE LOS NACIONALES, NO LIBRANDO UN HOMBRE PARADO SOBRE EL TECHO DE LOS CARROS.

IX.- VIAS DE PROPIEDAD O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En Km. A-1925 ladero izquierdo, conectado con la vfa principal, con capacidad para 63 u., y curvatura máxima de 5 grados 43' 29".

También en Km. A-1925: Espuela N° 1 E.S. izquierda, bifurcada del ladero, con cap. de 37 u., y curv. Máx. de 7 grados 09' 10".

Espuela N° 2 E.S. izquierda, apoyada en espuela N° 1, con cap. de 18 u., y curv. máx. de 7 grados 09' 10".

Espuela N° 3 E.S. izquierda, conectada a espuela N° 1, con cap. de 19 u., y curv. máx. de 7 grados 09' 10".

Espuela N° 4 E.S. izquierda, apoyada a espuela N° 1, con cap. de 21 u., y curv. máx. de 7 grados 09' 10".

Espuela N° 5 E.S. izquierda, bifurcada de espuela N° 1, con cupo de 25 u., y curv. máx. de 7 grados 09' 10".

Espuela N° 6 E.S. izquierda, conectada a espuela N° 1, con cap. de 17 u., y curv. máx. de 7 grados 09' 10".

Espuela N° 7 E.S. izquierda, bifurcada de espuela N° 1, con cap. de 16 u., y curv. máx. de 7 grados 09' 10".

Ladero y conjunto de espuelas al servicio de LA COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD.

En Km. A-1955+612 ladero N° 1 derecho, conectado a la vfa principal, con cupo de 36 u., y curvatura máxima de 5 grados 43'.

Ladero N° 2 derecho, apoyado al ladero FLOUREX N° 1, con capacidad para 19 u., y curvatura máxima de 7 grados 09'.

Espuela Peine E.N. derecha, bifurcada del ladero --- FLOUREX N° 1, con cupo de 29 u., y curvatura máxima de 7 grados 09'.

Ladero N° 3 derecho, apoyado en ladero N° 2, con capacidad para 21 u., y curvatura máxima de 7 grados 09'.

Espuela N° 1 E.N. derecha, conectada a Espuela Peine, con cupo de 15 u., y curvatura máxima de 7 grados 09'.

Espuela N° 2 E.N. derecha, apoyada en la Espuela Peine, con capacidad de 18 u., y curvatura máxima de 7 grados 09'.

Espuela N° 3 E.N. derecha, conectada con la Espuela Peine, con cupo para 15 u., y curvatura máxima de 7 grados 09'.

Estos laderos y espuelas son particulares, al servicio de la CIA. FLOUREX, S.A.

16) DISTRITO DE PARRAL.-

I.- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE EXISTE MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Parral: Vfa N° 1.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Parral: Vfa N° 2 y punta Sur de la vfa N° 3.

III.- VIAS DE PROPIEDAD, O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En Empalme Dist. Santa Bárbara, ladero apoyado a la vfa principal, con capacidad para 12 u., para servicio del embarcadero de ganado del Sr. Tranquilino Payán Prieto.

En la estación de Parral, las siguientes vfás:

a) Espuela E.S., con capacidad de 24 u., apoyada en la vfa principal, y, apoyado en esta espuela, ladero con cupo de 8 u. Estas vfás están al servicio de la empresa DETA.

b) Ladero "Fluorita", con capacidad de 4 u., al servicio de INDUSTRIAS FORESTALES MEXICANAS, S. de R.L.

c) Espuela E.S., conectada con la vfa principal, con capacidad total de 11 u., al servicio de INDUSTRIAS FORESTALES MEXICANAS, S. de R.L.

d) Espuela E.S., apoyada en la vfa principal, con cupo para 12 u., al servicio de PLANTA IM PREGNADORA DE PARRAL, S. de R.L. de C.V.

e) Propiedad de la CIA. ASARCO MEXICANA, S.A., una vfa de operación denominada Vfa Alta, apoyada en ésta, espuela denominada A.D., con capacidad para 16 u., curvatura máxima de 11 grados 30'; apoyada en espuela A.D., espuela denominada BE, con cupo para 6 u., curvatura máxima de 11 grados 20', pendiente máxima ascendiendo 2.48% y apoyada por un extremo en la Vfa Alta y por el otro en la espuela A.D., espuela denominada F.C., con cupo para 7 u., curvatura máxima de 10 grados, pendiente máxima ascendiendo 2.48%.

f) Prolongación de la cola de la "Y", al servicio de la negociación BARITA DE PARRAL, S.A., con capacidad para 8 u., y curvatura máxima de 13 grados.

g) Espuela E.S., denominada N° 1 y conectada con la vfa principal, con capacidad de 29 u. Apoyada en la anterior, espuela E.S. N° 2 con cupo para 2 u., ambas al servicio de TRIPLAY DE PARRAL, S.A.

h) Ladero conectado en la vfa principal, con capacidad para 13 u., al servicio de ASOCIACION LOCAL GANADERA DE PARRAL.

IV.- APR VISIONAMIENTO DE AGUA A CISTERNAS, ESTACIONES Y CAMPAMENTOS.

El Local dará en: Troya, Dorado, Morita, Maturana y Parral.

El Mixto dará en: Borjas y Catarinas. Este servicio deberán hacerlo los domingos o antes si es necesario. El abastecimiento de las cisternas deberá hacerse en una sola dirección.

V.- LA "Y" DE JIMENEZ está formada mediante una vfa de conexión que une las vfás principales de los Distritos de Bachimba y Parral.

VI.- EN LA "Y" DE JIMENEZ, el cambio del brazo Sur es de los denominados RACOR (Tres en uno).

VII.- LA POSICION NORMAL DEL CAMBIO QUE CONECTA LAS VIAS PRINCIPALES DE LOS DISTRITOS DE BACHIMBA Y PARRAL, en Emp. Distrito Parral, es alineado hacia el Distrito de Bachimba.

VIII.- NO LIBRA UNA PERSONA SOBRE EL TECHO DE LOS CARROS EN EL TUNEL DEL KILOM. P-77.9.

IX.- AL APROXIMARSE AL TUNEL KILOM. P-77.9 deberán anunciarse con la bocina, con un silbido largo y uno corto (-o), teniendo cuidado por piedras o derrumbes sobre la vfa. Las dimensiones de este túnel son:

Altura mínima 5.60 mts.
Ancho 5.40 mts.

X.- LA "Y" DE EMPALME DISTRITO FRISCO, está formada mediante una vfa de conexión, que une la vfa principal del Distrito de Frisco con el escape de la estación de Empalme Distrito Frisco.

XI.- LA VIA PRINCIPAL DEL DISTRITO DE FRISCO, empalma con el escape de la estación de Empalme Distrito Frisco.

XII.- LA "Y" DE EMPALME DIST. SANTA BARBARA, está formada mediante una vfa de conexión, que une las vfas principales de los Distritos de Parral y Santa Bárbara.

XIII.- LA POSICION NORMAL DE LOS CAMBIOS DE LOS DOS BRAZOS DE LA "Y" EN EMPALME DIST. SANTA BARBARA, es alineados hacia la vfa principal del Distrito de Parral.

XIV.- AL APROXIMARSE A LOS CORTES DE LOS KILOMS. P-140 y 142, los trenes o máquinas solas deberán anunciarse con la bocina con un silbido largo y uno corto (-o), teniendo cuidado por piedras o derrumbes sobre la vfa.

17) DISTRITO DE SANTA BARBARA.-

I.- VIAS DEL PUBLICO.

Santa Bárbara: Vfa Bodega Larga.

II.- TRENES RUMBO AL NORTE deben moverse retrocediendo de Empalma Dist. Santa Bárbara a Santa Bárbara.

III.- EN KILOM. PA-7.3 HAY UN DESVIADOR DESCARRILADOR.

IV.- LA "Y" DE EMPALME DIST. SANTA BARBARA está formada mediante una vfa de conexión, que une las vfas principales de los Distritos de Parral y Santa Bárbara.

V.- LA POSICION NORMAL DE LOS CAMBIOS DE LOS DOS BRAZOS DE LA "Y" EN EMPALME DIST. SANTA BARBARA, es alineados hacia la vfa principal del Distrito de Parral.

VI.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Km. PA-7+348.00 espuela derecha, conectada con la vfa principal, denominada Vfa Baja con capacidad para 20 u., propiedad de LA ASARCO MEXICANA.

En Km. PA-7+548.00 espuela derecha, conectada con la vfa principal, denominada Vfa Alta con cupo de 14 u., propiedad de LA ASARCO MEXICANA.

18) DISTRITO DE FRISCO.-

I.- VIAS DEL PUBLICO.

San Francisco del Oro: Una espuela E.N., con capacidad para 4 u.

II.- LA "Y" DE EMPALME DIST. FRISCO, está formada mediante una vfa de conexión que une la vfa principal del Distrito de Frisco con el escape de la estación de Emp. Distrito Frisco.

III.- La vfa principal del Distrito de Frisco, empalma en el escape de la estación de Emp. Distrito Frisco.

IV.- TODAS LAS MAQUINAS DEBEN VIRARSE EN EMP. DISTRITO FRISCO para entrar retrocediendo a San Francisco del Oro.

V.- ENTRE SAN FRANCISCO DEL ORO Y EL KILOM. PB- 8, ningún tren debe exceder la velocidad de (20) VEINTE K.P.H.

VI.- NO PUEDE USARSE LA "Y" DE SAN FRANCISCO DEL ORO, por estar rentada a la Compañía Minera.

VII.- VIAS DE PROPIEDAD, O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En el patio de San Francisco del Oro las siguientes:

a) Ladero apoyado en la vfa principal, con capacidad para 36 u., y curvatura máxima de 9 grados al servicio de la empresa PROVEEDORA INDUSTRIAL DE CHIHUAHUA, S.A.

b) En Km.PB-9+270.66 ladero derecho apoyado en la vfa principal, con cupo para 29 u. (Ampliación), propiedad de la CIA. MINERA FRISCO.

c) En Km.PA-9+854, ladero conectado con la vfa principal denominado "El Polvorín", con capacidad para 3 u., propiedad de la CIA. MINERA SAN FRANCISCO MINES, Co.

d) Apoyado en un extremo en la vfa de "El Polvorín" y en el otro extremo en la vfa principal (Km.PB-9+847.20), ladero con cupo de 16 u., curv.máx.7 grados 11' y pendiente máx. 3.70% prop. de CIA. MINERA SAN FRANCISCO MINES, Co.

ADVERTENCIA GENERAL

El estricto cumplimiento de las Reglas es del todo necesario para la seguridad del público y de los Empleados, así como para la protección de los intereses de la Administración.

El ingreso al servicio o la permanencia en él, significan la anuencia para cumplir con el Reglamento. La ignorancia de su contenido no se aceptará como disculpa a cualquiera falta.

El buen servicio exige que los Empleados sean atentos, diligentes y leales en el desempeño de sus deberes.

Es indispensable que los Empleados demuestren las aptitudes necesarias para desempeñar puestos de mayor categoría o responsabilidad a fin de obtener ascensos o promociones.

REGLA 93

La vfa principal dentro de los límites de patio deberá estar expedita a la hora en que un tren de primera clase deba salir de la Estación inmediata anterior donde tenga marcado tiempo. En casos extraordinarios en que esto no fuere posible, deberán protegerse de acuerdo con la Regla 99.

REGLA 99

Cuando un tren se detenga en circunstancias de poder ser alcanzado por otro tren, el abanderado irá hacia atrás inmediata y rápidamente con los útiles reglamentarios, a la distancia necesaria para asegurar la absoluta protección de su tren, colocando sobre el riel dos petardos separados uno del otro por una distancia equivalente a la longitud de dos rieles, y cuando sea necesario, además de colocar los petardos, encenderá una luz de Bengala. Cuando el abanderado sea llamado y la seguridad del tren sea completa, aquél podrá volver a su tren.

REGLA 101

Los trenes deben protegerse plenamente contra todas las condiciones que hagan posible un accidente, o que afecten la seguridad de sus movimientos a la velocidad normal, aunque no esté previsto por las Reglas.

REGLA 102-A

Cuando un tren esté doblando, o su máquina, por cualquier circunstancia tenga que dejar parte del tren, la porción segregada deberá protegerse con un abanderado, a quien se dejarán instrucciones precisas por escrito para detener los trenes que caminen en la misma dirección, hasta que la máquina regrese, o bien para permitirles el paso.

REGLA 404 (QUINTO PARRAFO)

Ninguna máquina con o sin tren, deberá salir de una Estación sin cerciorarse de que positivamente se tiene derecho para ocupar la vfa principal. Cuando haya necesidad de hacerlo sin tener ese derecho, se tomarán las debidas precauciones para protegerla.

CANTIDAD MINIMA DE FRENOS DE MANO QUE DEBEN SER APLICADOS DE ACUERDO CON EL PORCENTAJE DE LA PENDIENTE:

PORCENTAJE DE LA PENDIENTE	TREN CON TODOS LOS CARROS CARGADOS
1%	Frene 1 de cada 4
2%	Frene 1 de cada 3
3%	Frene 1 de cada 2
4% o más.	Frene todos.

Aplicación de los frenos desde el extremo posterior del tren.

Las válvulas del conductor y las de retroceso son solamente para parar los trenes, no debiendo usarse para aplicar los frenos del tren en un intento de controlar el juego o sólo para reducir la velocidad.

Tampoco debe hacerse uso innecesario de estas válvulas ya que pueden producir muy ligeras aplicaciones de servicio con lo cual pueden resultar frenos pegados, o producirse el afloje indeseado de una aplicación de servicio iniciada por la válvula del freno automático en la locomotora.

Cuando el cabús se encuentre equipado con válvula del conductor tipo "A", ésta debe usarse para hacer todas las aplicaciones de servicio que sea necesario iniciar desde la parte posterior del tren y al no encontrarse en uso, la manija de esta válvula debe conservarse siempre en su posición de recubrimiento.

La operación de trenes de carga descendiendo pendientes regularmente largas requiere la observancia de lo siguiente:

- Hay que equilibrar la pendiente, o sea conservar uniforme la velocidad a valores prácticos y seguros.
- Debe mantenerse un amplio margen de seguridad, o sea conservar la velocidad a un valor que permita parar el tren en cualquier lugar de la pendiente dentro del espacio comprendido entre las señales u otras limitaciones.

MANEJO DE TRENES DE PASAJEROS EN PENDIENTE.

1.-Enfrenamiento en pendientes.

La operación de trenes de pasajeros descendiendo pendientes largas y pronunciadas, requiere del uso del sistema de freno para conservar su velocidad uniforme y dentro de sus límites autorizados, así como también para poder parar en cualquier punto de la pendiente. Los límites se establecen de manera que las ruedas, o los discos y las zapatas del freno no se encuentren sometidos a trabajo excesivo mientras estos límites sean observados con trenes formados con equipo normal.

