



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 instrucciones especiales, compenetrándose perfectamente de uno y otras. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias."

DIVISION DE TORREON

REGION NORTE

HORARIO N° 6

COMIENZA A REGIR A LAS 0H. 01M. DEL SABADO

15 DE JUNIO 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 DIVN.
TORREON, COAH.

JOSE ISABEL SOTO RENTERIA

JUAN PABLO GONZALEZ ALVARADO
RUBEN GUADALUPE GARCIA TURRUBIATES

AYDTES. SUPT. S.L.
TORREON, COAH.

JOSE GONZALO VELAZQUEZ RAMIREZ

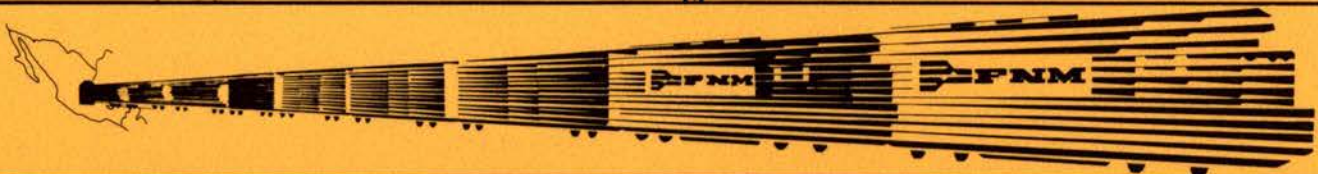
ROBERTO NEGRETE LAZALDE

ROGELIO GABALDON CELIS

AYDTES. SUPT. S.T.
TORREON, COAH.

DAVID ZAMORA ZAMORA

JEFE DE DESPACHADORES
TORREON, COAH.



T O N E L A J E

(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 o vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.

(2) PARA ECUACIONAR EL TONELAJE de un tren y ajustarlo al que marca la tabla, obténgase de las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada unidad y cuando esto no sea posible calcúlese el peso del contenido de una manera estimativa. Agréguese al peso bruto de cada unidad que lo componga (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la cifra que muestre la columna "FACTOR CARRO" en el tramo correspondiente. Ejemplo:

42 carros, con peso bruto total de	2,100 Tons.
Factor carro 10, que multiplicado-	
por 42 (carros), es igual a	<u>420 Tons.</u>
Total	2,520 Tons. ecuacionadas

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

TONELAJE ECUACIONADO (PARA RIEL SECO)

CLASE	LOCOMOTORAS DIESEL				
	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 8986
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 (H.P.)	2000	2250	1800	3600	3600
Fza. de tracc. continuada en lbs. a la velocidad mínima	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 EN TONELADAS METRICAS	113.3	109.8	110.0	165.0	165.0

ELECTRICAS (N. DE M.)									
DE-33	DE-32	DE-31	DE-30	DE-29	DE-27	DE-26	DE-17	DE-11	DE-18
8700 A 8767	8600 A 8619	8500 A 8585	8400 A 8409	8300 A 8331	8200 A 8254	8100 A 8144	7000 A 7034	6300 A 6338	5800 A 5889
18	18	25	25	18	25	20	18	18	18
105	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	62-15
3000	3000	3000	3000	2750	2500	2400	1750	1500	1310
78,000	78,000	73,000	50,000	70,000	48,000	53,000	44,000	40,000	34,000
13'7"	11'2"	13'7"	9'0"	12'6"	9'0"	9'4"	9'0"	9'0"	9'0"
167.0	172.4	165.0	120.0	156.0	110.00	116.0	105.0	109.0	76.0

RUMBO AL NORTE			T O N E L A D A S				
DE	A	FACTOR CARRO					
Felipe Pescador	Symón	12	4710	5140	4320	7320	
Symón	Rivas	12	3025	3300	2775	4705	
Rivas	Darías	12	4710	5140	4320	7320	
Darías	Calvo	12	3025	3300	2775	4705	
Calvo	Torreón	12	4710	5140	4320	7320	
Torreón	Sierrita	9	5045	5510	4630	7855	
Sierrita	Zavalza	9	3090	3375	2835	4810	
Zavalza	Corralitos	9	2265	2475	2080	3525	
Corralitos	Jiménez	9	3635	3970	3335	5665	
Torreón	Talia	13	5500	6000	5045	8550	
Talia	Hipólito	13	3635	3970	3335	5665	
Torreón	Viesca	3	2400	2620	2200		
Cadena	Dinamita	3					
RUMBO AL SUR							
DE	A	FACTOR CARRO					
Jiménez	Corralitos	13	3465	3785	3180	5400	
Corralitos	Bermejillo	13	4085	4460	3750	6360	
Bermejillo	Torreón	13	5350	5840	4910	8340	
Torreón	Jimulco	5	3160	3450	2900	4915	
Jimulco	La Mancha	5	1410	1540	1295	2200	
La Mancha	Felipe Pescador	5	2260	2475	2080	3525	
Hipólito	Venus	13	3635	3970	3335	5665	
Venus	Torreón	13	3845	4200	3530	5985	
Viesca	Torreón	3	1955	2140	1800		
Dinamita	Cadena						

7320	6850	5415	6275	5185	4975	4130	3720	3350
4705	4400	3475	4030	3330	3195	2650	2390	2155
7320	6850	5415	6275	5185	4975	4130	3720	3350
4705	4400	3475	4030	3330	3195	2650	2390	2155
7320	6850	5415	6275	5185	4975	4130	3720	3350
7855	7350	5805	6730	5560	5335	4430	3990	3595
4810	4500	3550	4120	3400	3265	2710	2440	2200
3525	3300	2605	3020	2495	2395	1985	1790	1610
5665	5300	4180	4855	4005	3845	3190	2875	2590
8550	8000	6320	7330	6055	5810	4825	4345	3915
5665	5300	4180	4855	4005	3845	3190	2875	2590
						2100	1890	1700
								520
5400	5050	3990	4625	3820	3665	3040	2740	2470
6360	5950	4700	5450	4500	4320	3585	3230	2900
8340	7800	6155	7145	5895	5660	4695	4230	3810
4915	4600	3635	4215	3480	3340	2770	2495	2245
2200	2060	1625	1885	1555	1495	1240	1115	1005
3525	3300	2605	3020	2495	2395	1985	1790	1610
5665	5300	4180	4855	4005	3845	3190	2875	2590
5985	5600	4420	5130	4235	4065	3375	3040	2740
						1715	1545	1390
								Bajada

Locomotoras DE-22, 23, 24 y 25 remolcan igual tonelaje que las DE-36.
Locomotoras DE-38 serie 9400 remolcan igual tonelaje que las DE-38 serie 9200
NOTAS:

- 1.- CUANDO UNA MAQUINA 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 las causas y la reducción que se efectuó.
- 2.- CUANDO POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA sea necesario independizar un motor de tracción a las locomotoras, deberán correr a su Terminal con máquina sola o con caboose, conservando en su recorrido una velocidad de 38 kilómetros por hora, a excepción de los trayectos 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 de la que se está señalando, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

NOTAS:

1.—Trenes del Distrito de Camacho irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de Frío de la Subdivisión de Durango, ocupando la vía principal entre Emp. Sub. Divn. Dgo. (Distr. de Frío) y Felipe Pescador, protegiéndose por medio de abanderados.

2.—En el Registro de Trenes de Emp. Dist. Viesca, 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 POR CIENTO	TIEMPO MIN. EN ESTOS EN MINUTOS	DISTRITO DE CAMACHO ESTACIONES
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE				
		587	7	13			
A- 814	813.3	H. M. S. 6.00	H. M. S. 12.20	H. M. S. 2.25x14	0.00	12	DM FELIPE PESCADOR CM EMP. SUB-DIV. DGO. (DIST. DE FRIO)
A- 830	829.1	6.23	12.35	b 2.42	0.35	7	EDMUNDO
A- 840	840.0	6.38	12.44	b 2.53	0.38	7	LA COLORADA DR
A- 851	850.4	6.52	12.53x588	p 3.04	0.50	8	URBIETA
A- 861	860.9	7.06	13.02	b 3.14	0.00	10	PACHECO PB
A- 876	876.0	7.26	13.14	p 3.29	0.13	13	ALAMILLO
A- 895	895.0	7.51	13.29	b 3.47	0.50	14	LA SECCION
A- 904	904.0			b 3.56			
A- 915	914.9	8.17	13.45	p 4.08	0.00	9	OPAL OU
A- 925	924.5	8.30	13.53	b 4.18		8	CARLOS
A- 936	936.0	8.45	14.03	p 4.32	0.00	10	CAMACHO CM
A- 949	948.6	9.02	14.13	b 4.45		9	FUERTES
A- 958	957.7	9.14	14.21	b 4.55		7	SAN ISIDRO
A- 982	981.4	9.45	14.39	p 5.17	0.50	16	SYMON CO
A- 991	990.6	9.57x588	14.47	p 5.28		7	RIVAS RQ
A- 999	998.5	10.08	14.55x8	p 5.38		6	ACACIO CI
A-1006	1005.3	10.18	15.02	p 5.47	0.00	5	LA MANCHA MH
A-1013	1012.8	10.29	15.10	b 5.56		6	DARIAS
A-1027	1026.7	10.48	15.22	b 6.09	0.50	9	CALVO
A-1037	1036.9	11.02	15.33	b 6.21		8	EL CENTINELA
A-1050	1050.0	11.20	15.44	b 6.33		9	PERALTA
A-1058	1057.3	11.30	15.51	b 6.40		5	OTTO
A-1063	1063.0			b		6	LA FLOR
A-1066	1065.8	11.42	15.59	p 6.51		10	JIMULCO JM
A-1069	1069.0			b		10	LOS TRIZAR
A-1081	1080.2	12.01	16.12	b 7.06	0.00	10	JALISCO
A-1090	1090.0			b		12	AMADOR
A-1095	1094.6	12.20	16.25	b 7.22x588		8	PICARDIAS ZR
A-1106	1105.9	12.35	16.36	p 7.34		11	NAZARENO
A-1120	1119.4	13.01x8	16.49	b 7.48		7	MIELERAS
A-1128	1127.2			b 7.56		7	LA PERLA
A-1129	1128.9	13.15	16.58	7.58			EMP. DIST. VIESCA
A-1132	1131.1	LL. 13.25			0.30	5	TORREON CARGA YD
A-1135	1134.6	H. M.	LL. 17.10 H. M.	LL. 8.10 H. M.			TORREON PASS. DS-VY
		587	7	13	HORARIO No 6		
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

DISTRITO DE CAMACHO ESTACIONES	TIEMPO MIN. EN ESTOS EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNDS. DE 18 MTS.	AGUA BASCULA COMBUST. GANADO M. GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"
			PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		
			8	14	588		
DN FELIPE PESCADOR CM	16		H. M. LL. 17.45	H. M. LL. 2.25x13	H. M. LL. 13.45	PATIO	ABCGRY
EMP. SUB-DIV. DGO. (DIST. DE FRIO) CEDRO			17.29	b 2.10	13.21	85	T
EDMUNDO	10		17.19	b 2.00	13.08	82	T
D LA COLORADA DR	11		17.09	p 1.51	12.53x7	55-22	GT
URBIETA	11		16.59	b 1.40	12.31	83	T
D PACHECO PB	14	0.50	16.45	p 1.27	12.13	88	GT
ALAMILLO	19		16.28	b 1.10	11.51	75	T
LA SECCION	20			b 1.01		NO HAY	
DN OPAL OU	10		16.10	p 0.51	11.28	83	GT
CARLOS	10		16.01	b 0.40	11.17	NO HAY	T
D CAMACHO CM	12		15.50	p 0.28	11.03	125-17	GT
FUERTES	12		15.39	b 0.15	10.48	84	T
SAN ISIDRO	11		15.30	b 0.05	10.36	103	T
D SYMON CO	23	0.25	15.10	p 23.43	10.08	83-11	T
RIVAS RQ	9		15.02	p 23.33	9.57x587	83	T
D ACACIO CI	8	0.50	14.55x7	p 23.24	9.36	20	T
DN LA MANCHA MH	7		14.48	p 23.16	9.26	PATIO 83-12	TY
DARIAS	8		14.40	b 23.07	9.15	122	GT
CALVO	13		14.28	b 22.55	8.56	60	T
EL CENTINELA	11		14.17	b 22.44	8.42	102	T
PERALTA	13	1.00	14.06	b 22.33	8.24	61	T
OTTO	8		13.59	b 22.26	8.14	NQ HAY	T
LA FLOR	9			b		NO HAY	
DN JIMULCO JM	15		13.51	p 22.16	8.02	125	T
LOS TRIZAR	15			b		NO HAY	
JALISCO	15		13.38	b 22.01	7.42	105	T
AMADOR	15			b		NO HAY	
D PICARDIAS ZR	12		13.25	b 21.46	7.22x13	114	T
NAZARENO	12		13.14	p 21.35	6.59	62	T
MIELERAS	15	0.30	13.01x587	b 21.20	6.40	67	T
LA PERLA	9			b 21.11		NO HAY	
EMP. DIST. VIESCA	9		12.52	21.09	6.26		RT
DN TORREON CARGA YD	8		↑	↑	S. 6.20 H. M.	PATIO	ABCGRY
DN TORREON PASS. DS-VY	8		S. 12.40 H. M.	S. 21.00 H. M.		PATIO	CRT
HORARIO No 6			8	14	588		
			PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO ESTA EN LA PAGINA 12.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE					PENDIENTE MAXIMA ASCIENDE EN ESTOS EN MINUTOS	TIEMPO MIN. EN ESTOS EN MINUTOS	DISTRITO DE ESCALON ESTACIONES
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE					
		585	589	7	179	13			
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	POR CIENTO	PASA- JEROS	
A-1132	1131.1	H. M. S. 6.25	H. M. S. 6.30				0.30	3	
A-1135	1134.6			H. M. S. 17.40	H. M. S. 12.15x8	H. M. S. 8.40			
A-1137	1136.2								
A-1137-A	1136.3				b 12.18	8.44		6	
A-1142	1141.3	6.55	LL. 6.55	p 18.00	LI. 12.25x586	p 9.00	0.00	DN	
A-1150	1149.2	7.06	H. M.	18.07	H. M.	b 9.08		6	
A-1159	1158.8	7.19		18.16		b 9.18		7	
A-1164	1163.2	7.25		18.20		b 9.23		3	
A-1170	1169.6	7.33		18.26		b 9.30	0.10	5	
A-1179	1178.9	7.45		18.35		p 9.40	0.25	7	
A-1189	1189.0	7.58		18.44		b 9.49		7	
A-1204	1203.5	8.17		18.57		b 10.01		10	
A-1215	1214.1	8.31		19.08x14		b 10.11x586	0.30	8	
A-1225	1224.7	8.45		19.18		b 10.23x8		7	
A-1240	1239.1					b 10.35		16	
A-1248	1247.4	9.14x586		19.36		b 10.42	0.25	13	
A-1267	1266.8	9.44x8		19.51		p 10.58		13	
A-1285	1284.8	10.07		20.05		b 11.13		13	
A-1300	1299.1	10.26		20.16		p 11.25		10	
A-1309	1308.3	10.38		20.24		b 11.30		7	
A-1318	1317.3	10.50		20.32		b 11.39	0.60	7	
A-1329	1328.2	11.04		20.41		b 11.48		7	
A-1340	1339.5	11.18		20.51		b 11.57		8	
A-1359	1358.7	11.42		21.07		p 12.08		13	
A-1374	1373.1	LI. 12.05 H. M.		LI. 21.20 H. M.		LI. 12.40 H. M.	0.50	10	
		585	589	7	179	13	HORARIO No. 6		
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTA:

El tiempo de itinerario de los trenes de primera clase en Gómez Palacio se aplica frente a la estación de pasajeros. (Excepción a la Regla 5).

DISTRITO DE ESCALON ESTACIONES	TIEMPO MIN. EN ESTOS EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDE EN ESTOS EN MINUTOS	RUMBO AL SUR					CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	AGUA BASCULA COMBUSTIBLE GANADO M. GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"
			PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE				
			8	180	14	590	586		
DOS VIAS PRINCIPALES									
DN TORREON CARGA (YD)	5	0.00	H. M.	H. M.	H. M.	LI. 11.40	LI. 12.55	PATIO	ABCGRTY
DN TORREON PASS. (DS-VY)			LI. 12.10x179	LI. 15.20	LI. 20.35				ACRT
EMP. SUBDIVN. DGO. (Dist. Pedriceña)		0.30							T
DN ALIANZA (GZ)	8	0.00		b 15.13	b 20.31				
DN GOMEZ PALACIO (GZ)			p 12.00	s. 15.05	p 20.25				GRTY
EL VERGEL	8	0.23	11.40	H. M.	b 20.11	S. 11.15	12.05x179		T
NOE	10	0.20	11.30p586		b 20.01		11.40p8	100	T
CADENA	4	0.08	11.25		b 19.56		11.16	20	TY
MARAVASCO	6	0.05	11.18		b 19.49		11.08	103	T
D BERMEJILLO (MP)	10	0.00	11.09		p 19.40		10.56	PATIO 100-95	GT
SIERRITA	11	0.30	10.59		b 19.30		10.44	81	T
PERONAL	13		10.45		b 19.18		10.25	125	T
BANDERAS	11	0.00	10.34		b 19.08x7		10.11x13	84	T
CONEJOS	11	0.25	10.23x13		b 18.58		9.46	83	T
EL BOLSON	23				b 18.46			NO HAY	
D YERMO (BI)	19	0.10	10.02		b 18.39		9.14x585	82	T
CEBALLOS	18		9.44x585		p 18.23		8.48	84	GT
ZAVAZA	18		9.27		b 18.07		8.30	85	T
DN ESCALON (SX)	14	0.00	9.13		p 17.55		8.11	PATIO 84-249	GTY
ASUNSOLO	9		9.04		b 17.42		7.59	51	T
RELLANO	10	0.09	8.54		b 17.34		7.47	100	T
D MUÑOZ (CB)	10	0.00	8.44		b 17.25		7.33	68	T
CORRALITOS	11		8.33		p 17.15		7.19	83-75	GT
LOLITA	20	0.40	8.15		b 16.58		6.55	105	GT
DN JIMENEZ (JN)	14	0.45	S. 8.00 H. M.		S. 16.45 H. M.		S. 6.30 H. M.	PATIO	ABCGMRTY
HORARIO No. 6			8	180	14	590	586		
			PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO ESTA EN LA PAGINA 12

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE TAMPICO KILOMTRS.	RUMBO AL NORTE		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO POR CIENTO	TIEMPO MIN. EN ESTCS EN MINUTOS	DISTRITO DE SAN PEDRO ESTACIONES		TIEMPO MIN. EN ESTCS EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDAD DE 18. MTS. ESC. OTS	BASCULA COMBUST. GANADO TELEFONO "Y"
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE			PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE						
		5 89	179			180	590						
A-1142	897.2	S. 7.05	S. 12.30			DN GOMEZ PALACIO (GZ)		6	0.00	LL. 15.00	LI. 11.05	PATIO	GRT
	897.1				5	EMP. DIST. SN. PEDRO							Y
M-893	892.3	7.13	p 12.37			D GRAL. BANDA (NT)		p	14.53	10.58		68	
M-887	886.9		p 12.42	0.00		D FERROALEACIONES (KA)		p	14.47			PARTS	
M-884	883.8		b 12.45		8	VIÑEDO		b	14.43			NOHAY	
M-880	879.6	7.28	b 12.49			EL COMPAS		b	14.39	10.43		85	T
M-875	874.6		b 12.54		5	LUJAN		b	14.34			NO HAY	
M-872	871.3	7.38	p 12.59			D GREGORIO GARCIA (SK)		p	14.30	10.33		PATIO 89-28	
M-868	867.8		b 13.03	0.10	6	PORVENIR		b	14.25			NOHAY	
M-863	862.8	7.48	p 13.10	0.00		D ABELARDO RODRIGUEZ (AZ)		p	14.20	10.23	121-21	B	
M-861	860.6		b 13.13	0.11	5	SANTO NIÑO		b	14.13			NO HAY	
M-856	855.2	7.57	b 13.18	0.02		SANTA TERESA		b	14.08	10.14	70-28		
M-851	850.2		b 13.22	0.00	5	LA DALIA		b	14.03			NO HAY	
M-847	846.8	8.07	p 13.27	0.33		D CONCORDIA (CE)		p	13.59	10.04		92	
M-841	840.3		b 13.33	0.00	9	GURZA		b	13.52			NOHAY	
M-834	833.1	8.24	p 13.40	0.02		DN SAN PEDRO (PY)		p	13.45	9.47	93-91	GT Y	
M-823	822.2		b 13.53	0.04	13	NAZAS		b	13.23			NO HAY	
M-811	810.6	8.51	b 14.01			BENAVIDES		b	13.14	9.20		89	T.
M-799	798.6	9.05x590	b 14.10	0.00	7	MINERVA		b	13.05	9.05x589		88	
M-794	793.3		b 14.15			LA SECCION		b	13.00			NOHAY	
M-786	785.9	9.20	b 14.22		8	CERES		b	12.54	8.50		90	
M-776	775.9	9.32	p 14.30	0.22	6	D TALIA (WR)		p	12.46	8.38		90	
M-765	764.3	9.46	b 14.39		7	POMONA		b	12.36	8.24		90	
M-754	753.7	9.59	p 14.48	0.33	7	D MADERO (MR)		p	12.27	8.11		82	
M-743	743.0	10.12	b 14.56	0.17	7	CACAMA		b	12.17	7.58		90	
M-733	732.4	10.25	b 15.04	0.24	6	TIZOC		b	12.09	7.45		91	
M-721	720.4	10.39	b 15.13		7	VENUS		b	12.00	7.30		87	
M-711	710.8	10.51	p 15.21	0.30	6	DN MARTE (RT)		p	11.52	7.18		90	
M-698	697.8	11.07	b 15.31	0.00	8	BRISA		b	11.41	7.02		85	
M-686	685.8	11.31x180	b 15.40	0.14	8	LETONA		b	11.31x589	6.47		91	
M-674	673.5	LL.12.00 H.M.	LL.15.50 H.M.	0.31	7	DN HIPOLITO (HO)		S.	11.20 H.M.	S. 6.30 H.M.	PATIO 400	ACGMRTY	

HORARIO No. 6

180	590
PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO

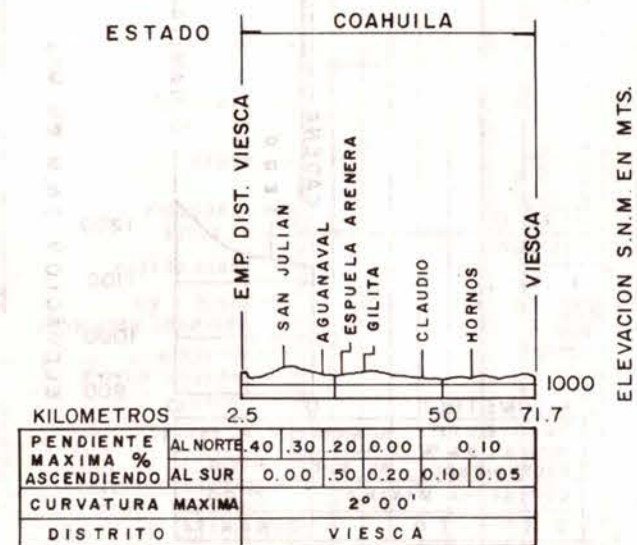
DIRECCION SUPERIOR "RUMBO AL NORTE"

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO ESTA EN LA PAGINA 11.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE TORREON PASAJEROS KILOMTRS.	RUMBO AL NORTE		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO POR CIENTO	TIEMPO MIN. EN ESTCS EN MINUTOS	DISTRITO DE VIESCA ESTACIONES		TIEMPO MIN. EN ESTCS EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDAD DE 18 MTS. ESC. OTS	REGISTRO TELEGR. FONO.
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE			PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE						
		589	179			180	590						
A-1129	5.7			0.40	5	EMP. DIST. VIESCA		6	0.00				PATIO
J-13	12.7					SAN JULIAN							7
J-23	22.8			0.30	10	AGUANAVAL		13					NO HAY
J-26	26.0					ESPUELA ARENERA							NO HAY
J-29	28.2			0.20	9	EL FRESNO		12	0.50				NO HAY
J-32	31.5					GILITA							NO HAY
J-37	36.9			0.00	14	LA FE		19	0.20				NO HAY
J-46	45.5					CLAUDIO							NO HAY
J-52	51.2				11	OJO DE AGUA		15	0.10				NO HAY
J-57	56.8			0.10		HORNOS							NO HAY
J-72	71.7				15	D VIESCA (VE)		20	0.05				11 R

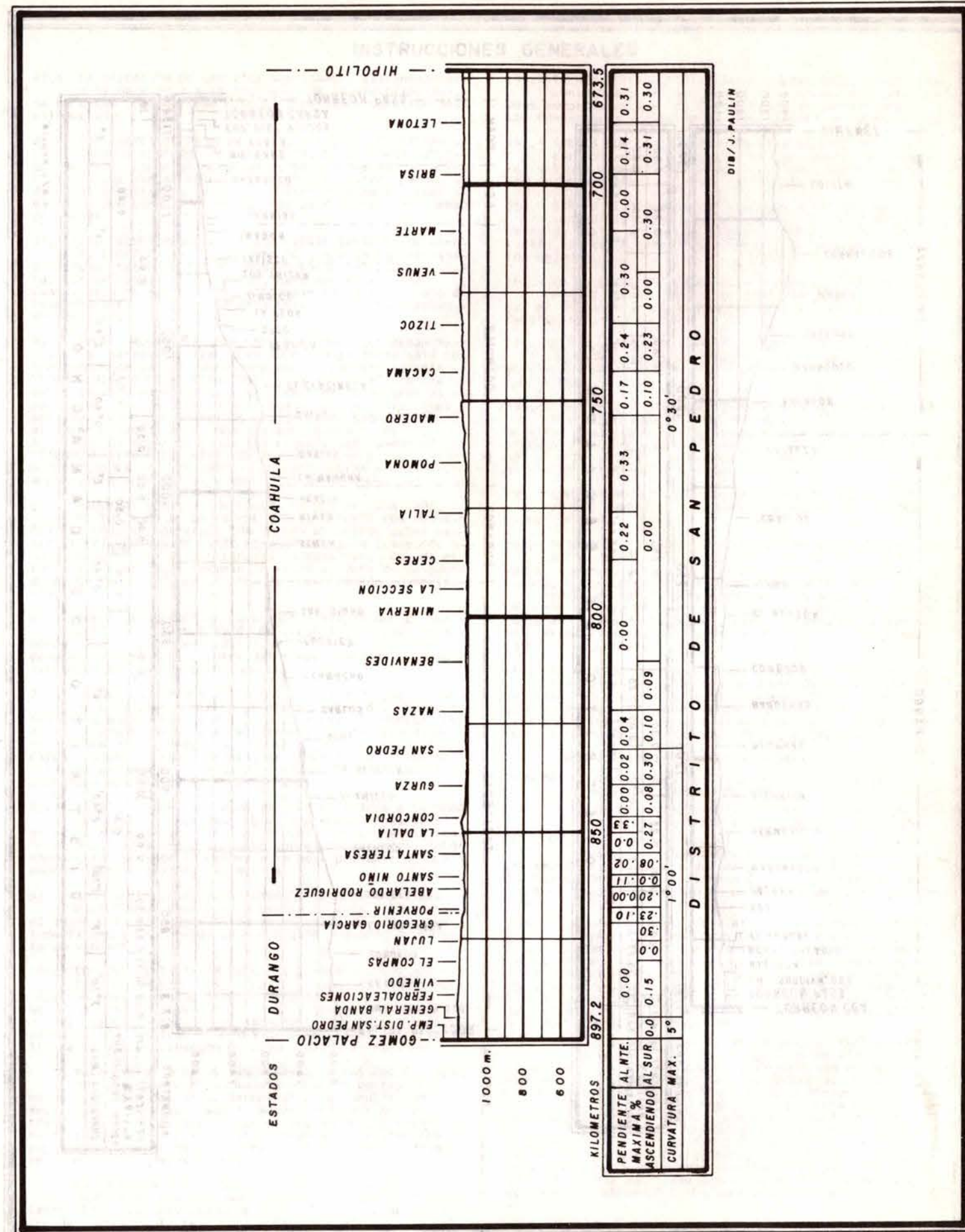
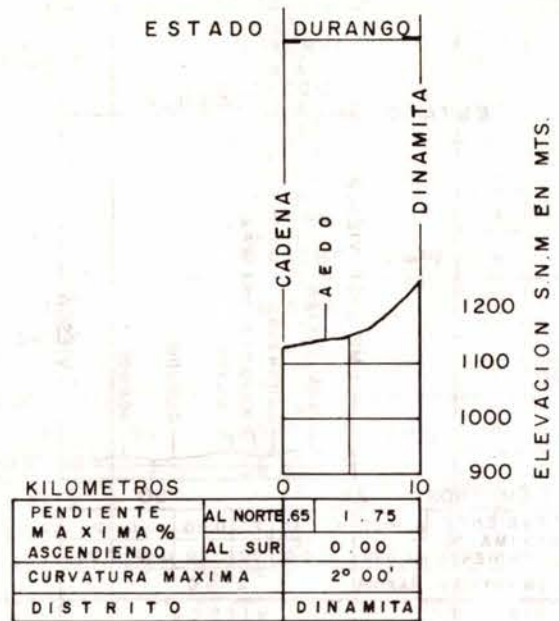
HORARIO No. 6

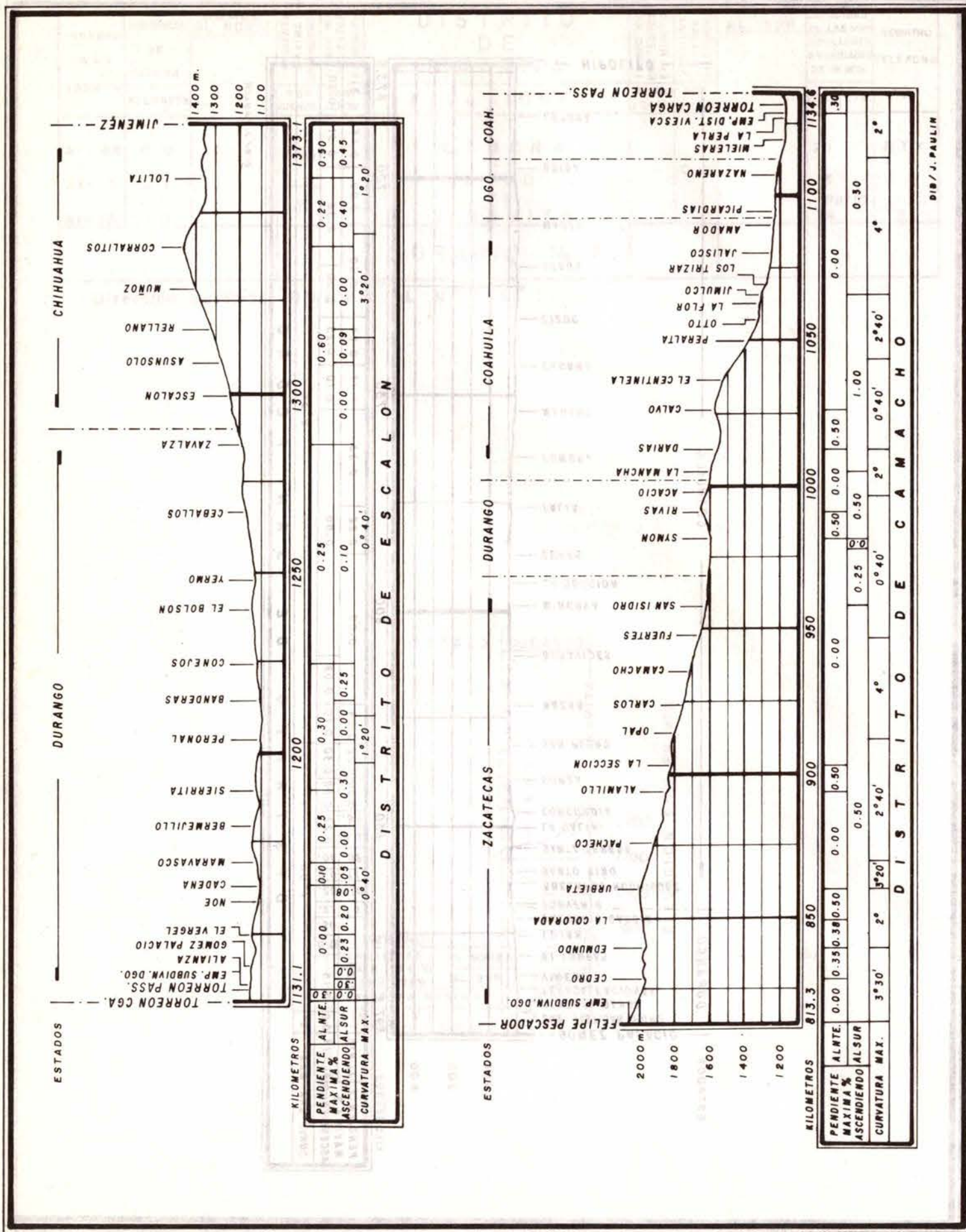
Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE CADENA KILOMETS.	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE DINAMITA ESTACIONES		RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DL. LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		REGISTRO TELEFONO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MIN. EN ESTCS. EN MINUTOS	TIEMPO MIN. EN ESTCS. EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	ESC.	OTS.			
A-1163	0.0	0.65	15	CADENA 2.7		15	0.00	20		RTY
AK-3	2.7			AEDO 7.3				3		
AK-10	10.0	1.75		DINAMITA				34		R
HORARIO N° 6										

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"





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 a 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 registre tren 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 asegurarlos 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 00-61 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 00-61 en el buzón de gufas, 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 gufas.

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 correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.), hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, empujadores 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 dañar las instalaciones. Igual práctica de observarse cuando se manejen grúas, martinetes 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 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 cabús, 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 está 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, debe 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., más inmediato, a la brevedad posible.

III).- CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, éste será enviado lo más rápidamente posible al Servicio de Urgencias del Hospital del IMSS., más cercano. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjese a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien debe llamar al Médico del IMSS., más próximo para que este 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, cuidese 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 Felipe Pescador, Torreón Carga, Gómez Palacio, Jiménez, Hipólito, San Pedro y Torreón Pasajeros.

2.- LIBROS DE BOLETINES. En las oficinas telegráficas de Felipe Pescador, Torreón Carga, Torreón Pasajeros, Gómez Palacio, Jiménez e Hipólito.

3.- GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS. En concordancia con la Regla 103-A, tercer párrafo del Reglamento de Transportes, los trenes que manejan esta clase de equipo no deben exceder la velocidad de CINCUENTA kilómetros por hora en tangentes sobre los Distritos de Camacho, Escalón y San Pedro; ni de TREINTA kilómetros por hora en tangentes sobre los Distritos de Viesca y Dinamita, reduciéndola convenientemente en curvas.

4.- ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE. Distrito de Camacho: Symón, La Mancha, Darías, Calvo y Jimulco. Distrito de Escalón: Cadena, Bermejillo, Zavalza y Corralitos. Distrito de San Pedro: San Pedro, Talía y Venus.

5.- CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS. En Felipe Pescador, tren No. 8 con Nos. 319 y 320 de Durango.

6.- AVISO DE NUMERO DE PASAJEROS PARA CONEXIONES. Los conductores de los siguientes trenes, cuando éstos corran 30 mins. o más retrasados, informarán por telegrama con "Señal 21", al Jefe de Despachadores, el número de pasajeros que lleven para conexión.

No. 8 de Camacho para No. 319 en Felipe Pescador. No. 320 de Río Grande para No. 8 en Felipe Pescador.

7.- LOS CONDUCTORES DE LOS TRENES, que se especifican adelante informarán por telegrama, con "Señal 21", desde las estaciones que se les indican, a los restaurantes que, en cada caso, se les señalan, el número de pasajeros que tomarán alimentos.

a).- No. 7 de Jimulco, al restaurante de Torreón, y de Escalón al restaurante de Jiménez.

b).- No. 8 de Bermejillo al restaurante de Torreón, y de Camacho al restaurante de Felipe Pescador.

8.- UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITE DE PATIO. FELIPE PESCADOR: En Subdivisión de Aguascalientes, Kilóm A-807+105; sobre el Distrito de Camacho en Kilóm. A-815.0 y sobre el Distrito de Frío de la Subdivisión Durango, en kilóm. DC-263+875.

LA MANCHA: Al Sur en el Kilóm. A-1004+041; al Norte en el Kilóm. A-1006+672.

TORREON: Al Sur en el Kilóm. A-1126.0, al Norte en el Kilóm. A-1144+440; En el Distrito de San Pedro en Kilóm. M-889,000; Distrito de Viesca, en el Kilóm. J-6+194, y sobre el Distrito de Pedriña de la Subdivisión de Durango, en Kilóm. DA-251.0

BERMEJILLO: Al Sur en Kilóm. A-1177+061, al Norte en kilóm. A-1180+783.

ESCALON: Al Sur en Kilóm. A-1297+453.30, al Norte en kilóm. A-1300+717, y sobre el Distrito de Carrillo de la División Monclova en Kilóm. RD-336.0

JIMENEZ: Al Sur en Kilóm. A-1367+0, al Norte en Kilóm. -1378.0, sobre el Distrito de Parral en Kilóm. P-5+110.

GREGORIO GARCIA: Al Sur en Kilóm. M-873+301, al Norte en Kilóm. M-870+360.

SAN PEDRO: Al Sur en Kilóm. M-834+762, Al Norte en Kilóm M-831+888.

HIPOLITO: Al Sur en Kilóm. M-676.0, y sobre la división del Golfo en Kilóm. M-670+040.

DINAMITA: En Kilóm. AK-6+095.

9.- HORAS DE SERVICIO DE TRIPULACIONES DE PATIO.

FELIPE PESCADOR: Continuo, excepto de 15.00 a 17.00 hrs.

TORREON: Servicio Continuo.

JIMENEZ: 17.00 hrs. a 15.00hrs.

10.- OCUPACION DE LAS VIAS EN PATIOS DURANTE LAS HORAS QUE NO HAY SERVICIO DE PATIO.

HIPOLITO: Vía No. 1 en patio nuevo.

FELIPE PESCADOR: Vía No. 1.

JIMENEZ: Vía No. 1.

11.- DONDE DEBEN COLOCARSE LAS MAQUINAS AYUDADORAS. En cada caso se dispondrá el lugar que debe ocupar en el tren, la máquina ayudadora.

12.- PARADAS PARA LA INSPECCION DE LOS 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 entre estaciones.

13.- CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y's", en unidades de 18 metros.

LA MANCHA	3
TORREON CARGA	15
SAN PEDRO	10
HIPOLITO	4

14.- INFORME DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS. De conformidad con lo dispuesto en la regla 365 del Reglamento de Transportes, los conductores de trenes mixtos, de carga y pasajeros, rendirán informes de carros tomados y dejados, al finalizar su viaje.

15.- INFORME DE LADEROS. De conformidad con lo dispuesto en la regla 365 del Reglamento de Transportes, y en el artículo 214 del Boletín General de Transportes, los conductores de los trenes locales, rendirán el informe de carros en los laderos sin Agente, como sigue:

Nos. 587 y 588 lo rendirán en Torreón y Felipe Pescador, respectivamente, hasta el punto de encuentro.

Nos. 589 y 590 lo rendirán en Hipólito y Torreón, respectivamente, hasta el punto de encuentro.

Nos. 585 y 586 lo rendirán en Jiménez y Torreón, respectivamente, hasta el punto de encuentro.

16.- TELEGRAFONOS. Localización y llamadas. Oficina de Despachadores, una larga (-) Trenes en camino, cuatro cortas (oooo) San Pedro, dos largas (--) Hipólito, dos largas y dos cortas (---oo)

El Compás, Madero y Marte, operación inversa. Para estas estaciones no se asigna clave de llamada porque no puede llamárseles.

17.- MEDIOS DE COMUNICACION PARA EL DESPACHO DE TRENES.

I.- En los distritos de Camacho y Escalón, por teléfono selectivo. En los otros distritos por telegrama y telegrafono.

II.- Los conductores deben llevar en sus trenes un aparato telefónico o telegrafono, según el caso, con sus respectivas varas, en condiciones de servicio normal, y en caso de que no les sea proporcionado, deberán informar al Ayudante del Superintendente S.T., y al Jefe de Despachadores antes de iniciar el viaje. Los conductores acudirán a la oficina telegráfica de la terminal, para que les sean probados sus aparatos.

18.- LOS TRENES QUE SE DETENGAN PARA CUMPLIR con lo prescrito en párrafos Nos. 19 Fracc. V, 20 Fracc. XXVII y 21 Fracc. V, quedan facultados para demorar hasta cinco minutos los trenes de pasajeros, y hasta diez minutos los trenes mixtos y de carga.

19.- DISTRITO DE CAMACHO.

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

LA MANCHA, vía No. 1.

SYMÓN, vía No. 1.

CAMACHO, vía al lado derecho.

LA COLORADA, vía al lado izquierdo.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

LA MANCHA, vía No. 2.

SYMÓN, vía No. 2.

CAMACHO, vía al lado izquierdo.

LA COLORADA, vfa al lado derecho.

III.- El puente "Rio Aguanaval" que está en el Kilóm. A-1093, tiene una altura del hongo del riel de 6.60 mts. y desde el piso de una plataforma (1.22 mts. de altura normal), 5.38 mts.; y de ancho 4.64 mts. del hongo del riel a los soportes superiores que están a la entrada y salida del puente, tiene una altura de 5.36 mts. y del piso de una plataforma (altura normal 1.22 mts.) tiene hasta dichos soportes una altura de 4.14 mts.

IV.- POSICION NORMAL DE ALGUNOS CAMBIOS. La posición normal de los cambios en Empalme Subdivisión Durango (Dist. de Frío), Kilóm. A-813.9, y Empalme Distrito de Viesca -- Kilóm. A-1138.928, es alineados a la vía principal del Distrito de Camacho.

V.- Cuando no haya servicio telegráfico se comunicarán -- con el Despachador por teléfono todos los trenes de Opal, Symon y Jimulco.

VI.- La "Y" de Felipe Pescador está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales del Distrito de Frío (Subdivisión de Durango) y del Distrito de Camacho.

20.- DISTRITO DE ESCALON.

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

GOMEZ PALACIO: vía No. 1 de la bodega.

BERMEJILLO: vía lado derecho.

ESCALON: vía lado izquierdo.

CORRALITOS: vía No. 1.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

CORRALITOS: vía No. 2.

III.- Entre Torreón Carga Kilóm. 1131.1 y la Conexión "B" Torreón Carga Kilómetro 1136.121 se extienden dos vías -- principales además de la vía principal "A".

La denominada con el No. 1 está destinada al movimiento de máquinas y trenes de carga rumbo al Sur; pero -- que también utilizan los trenes de pasajeros al mismo rumbo entre la Conexión "B" Torreón Carga Kilóm. 1136.121 y el cortavía cuatro situado en el Kilóm. 1135.057.

IV.- La vía principal, situada a la izquierda de la vía -- No. 1 y del patio de carga, se denomina vía No. 2 y está -- asignada al movimiento de trenes de carga y máquinas rumbo al Norte.

V.- La vía principal "A" sigue siendo utilizada por los -- trenes de pasajeros EN AMBOS RUMBOS ENTRE TORREON CARGA -- KILOM. 1131.1 Y EL CORTAVIA CUATRO KILOM. 1135.057, Y EXCLUSIVAMENTE POR LOS RUMBOS AL NORTE ENTRE CORTAVIA CUATRO Y LA CONEXION "B" TORREON CARGA.

VI.- Entre los kilómetros A-1136+242 (señal D-2) y A-1140 +300 (señal I-2), los trenes y las máquinas son gobernados por el sistema de señales C.T.C. (véase las reglas -- 250 a 277 del Reglamento de Transportes en vigor, así como el folleto explicativo del funcionamiento del C.T.C. -- entre Torreón y Gómez Palacio).

VII.- Las máquinas de patio y los trenes que necesiten hacer movimientos sobre la vía principal invadiendo la señal D-2, antes de invadirla solicitarán permiso al Despachador. Hasta donde sea posible procurarán hacer sus movimientos sobre la vía de Durango, a fin de evitar invasiones al sistema de señales.

VIII.- Como excepción a la Regla 271, los trenes que se muevan dentro del Territorio gobernado por el Sistema de Señales C.T.C., considerarán en suspenso las autorizaciones, superioridades y movimientos que tengan pendientes -- de cumplir y que les hayan conferido de acuerdo con la Regla 83-C, Horario u órdenes de tren, para que las sigan -- ejecutando al salir del tramo de dicho sistema.

Como excepción a la Regla 272 del Reglamento de Transportes, los trenes rumbo al Norte, procedentes de Torreón Carga o Pasajeros, quedan autorizados para entrar al Territorio del Sistema de Señales C.T.C., sin boleta -- de identificación C.T.C.-1, gobernándose por la indicación de la señal absoluta D-2 y conservando la identidad -- con que lleguen, en igual forma los trenes rumbo al Sur, procedentes de los Distritos de Escalón y San Pedro, quedan autorizados para entrar al Territorio del Sistema de Señales C.T.C., en Gómez Palacio, sin boleta de identificación C.T.C.-1, gobernándose por la indicación de la señal absoluta I-2 y conservando la identidad con que lleguen a dicha estación.

Los trenes procedentes del Distrito de San Pedro, -- con destino a Torreón Pasajeros o Carga, no necesitan boleta OD-28 en Gómez Palacio, si la señal de órdenes está exhibida a proceder.

IX.- No hay cambios de doble control dentro del territorio del C.T.C. entre Torreón y Gómez Palacio, sino únicamente de operación manual, los que están conectados con las señales del tramo en el cual están colocados; por lo tanto, al exhibirse la señal de proseguir respectiva, -- los moverán a mano, si es necesario, dejándolos en su posición normal después de haber sido usados. En otros casos, para mover los cambios conectados a la vía principal, se requiere autorización del Despachador.

X.- Hay teléfonos instalados en los siguientes lugares: Caseta del Cambiavía en el extremo Norte del patio de Torreón pasajeros.

En la vía auxiliar "Termino Eléctrica", en ambos extremos del escape.

En la caseta de la bomba en el escape Kilóm. A-1140. Frente a la señal I-2, en Gómez Palacio.

XI.- Al Norte del puente sobre el Río Nazas, se encuentra una vía auxiliar denominada "Termino Eléctrica". Los cambios que conectan los dos extremos de esta vía con la principal están dotados de candados eléctricos, los cuales están bajo el control del Despachador de Trenes.

Cuando sea necesario operar estos cambios, se solicitará previamente la autorización del Despachador, -- quien indicará la forma de proceder.

XII.- Frente a la señal D-2 en Torreón, está instalado -- un megáfono para transmitir instrucciones al personal de trenes y patios. La clave de sonido es la siguiente:

Un sonido largo (-): máquinas de patio, libren la vía principal inmediatamente y comuníquense por teléfono con el Despachador.

Un sonido largo y uno corto (-o): tripulaciones de camino comuníquense por teléfono con el Despachador.

Tres cortos (ooo): personal del C.T.C. comuníquense por teléfono con el Despachador.

XIII.- Los trenes y máquinas rumbo al Sur con destino a Torreón Pasajeros o Torreón Carga, se gobernarán por las señales que reciban del cambiador del Crucero Alianza y a falta de éste, se abanderarán antes de invadir el tramo comprendido entre la señal D-2 Kilóm. 1136+242 y la Conexión "B" Torreón Carga, Kilóm. 1136+121.

XIV.- Los trenes de la Subdivisión de Durango se mueven como material rodante entre el Empalme Subdivisión Durango (Distrito de Pedriceña), Kilóm. A-1136+169 y Torreón Pasajeros o Torreón Carga, según el carácter del tren de que se trate, sujetándose a lo prescrito en las fracciones III, IV, V, XV, XVI, XVII Y XVIII de este apartado -- número 20.

XV.- Trenes y máquinas procedentes del Distrito de Pedriceña de la Subdivisión Durango, con destino a Torreón -- Carga o Torreón Pasajeros, anotarán en la columna de observaciones del registro de trenes de Torreón Pasajeros o Torreón Carga, según sea el caso, la hora en que hayan llegado a Empalme Subdivisión Durango (Distrito de Pedriceña). Antes de invadir el punto de libraje de Empalme Subdivisión Durango, se gobernarán por las señales del Cambiador del cruceo "ALIANZA", y a falta de este empleado se abanderarán antes de invadir el tramo comprendido entre el Empalme y la Conexión "B" Torreón Carga.

XVI.- Trenes y máquinas que se muevan rumbo al Sur por la vía Circulación Carga y Pasajeros Sur, están autorizados a correr adelante de trenes de primera clase entre la señal D-2 y el Cortavía No. 4. (Excepción a la Regla 86).

XVII.- Trenes y máquinas que se muevan rumbo al norte -- por la vía No. 2 (CIRCULACION CARGA NORTE), no invadan el punto de libraje del extremo Norte de la vía No. 1 (CIRCULACION CARGA SUR), si la señal D-2 está exhibida a "PARAR", en este caso comuníquense inmediatamente con el -- Despachador para recibir instrucciones. Antes de invadir dicho punto de libraje, abandérense por los trenes o máquinas de la misma dirección que puedan moverse por la vía principal "A" (CIRCULACION PASAJEROS NORTE).

XVIII.- Trenes y máquinas que se muevan rumbo al Norte -- por la vía principal "A" (CIRCULACION PASAJEROS NORTE), no invadan el punto de libraje de "CONEXION B" Torreón -- Carga, si la señal D-2 está exhibida a "PARAR". En este caso comuníquense inmediatamente con el Despachador -- diendo instrucciones.

XIX.- El tramo de vía principal comprendido entre la estación y la señal I-2 en Gómez Palacio, no está controlado por el sistema C.T.C., por lo que los trenes, máquinas -- solas y de patio, en ambas direcciones, se moverán -- de acuerdo con la Regla 93.

XX.- Los trenes al Sur que se formen en, o esten listos -- para salir de otras vías, se gobernarán por las indicaciones de la señal I-2, una vez obtenida la autorización para su salida, moviendo los cambios a mano, dejándolos en su posición normal después de haber sido usados.

XXI.- Las máquinas de patio y los trenes en Gómez Palacio que necesiten hacer movimiento invadiendo la señal I-2, antes de efectuarlo solicitarán el permiso respectivo al Despachador.

XXII.- Cuando una señal intermedia muestra indicación roja, no siempre quiere decir que va un tren adelante; es muy fácil que ocurra que el último tren que paso -- por ese tramo haya roto un riel, o exista cualquier otra circunstancia que ponga en peligro la seguridad de los -- trenes; por lo que conviene que los maquinistas, al aproximarse a una señal intermedia, y desde el punto donde ob -- serven la indicación roja, disminuyan la velocidad de su tren, dando oportunidad para que cambie la indicación de la señal, si se trata de espaciamiento o bien, para hacer la parada efectiva y en seguida reanudar la marcha a velocidad restringida.

XXIII.- El puente Río Nazas en Kilóm. A-1138 tiene una altura del hongo del riel a la parte superior de -- 6.64 mts.; ancho 4.66 mts., y desde el piso de una plataforma (altura normal 1.22 mts.), tiene una altura de 5.42 mts. Del hongo del riel a los soportes superiores que están a la entrada y salida del puente, tiene una altura de 5.30 mts., y del piso de una plataforma (altura normal -- 1.22 mts.) tiene hasta dichos soportes una altura de 4.08 mts.

XXIV.- PATIO DE GOMEZ PALACIO.

a).- Excepto los trenes de pasajeros, todos los demás trenes con destino hacia el Distrito de San Pedro o procedentes de éste, al llegar a Gómez Palacio, ocuparán preferentemente la vía No. 1 de "Bascula", alineando los cambios a su posición normal después de -- usarlos.

b).- La posición normal del cambio que conecta la vía No. 1 de "Bascula" con la vía principal del Distrito de San Pedro, es alineado hacia aquella.

c).- La "Y" de Gómez Palacio está formada por una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Escalón y San Pedro.

XXV.- POSICION NORMAL DE ALGUNOS CAMBIOS.

La posición normal del cambio del Empalme Subdivisión Durango, Distrito de Pedriceña, es alineado hacia la vía principal del Distrito de Escalón. La posición normal del cambio de Empalme Distrito San Pedro, en Gómez Palacio, debe ser alineado hacia el Distrito de Escalón.

XXVI.- La "Y" de Escalón está formada por una vía de conexión que une una de las vías auxiliares del patio de Escalón con la vía principal del Distrito de Carrillo, División Monclova.

XXVII.- Cuando no haya servicio telegráfico, se comunicarán con el Despachador, por teléfono, todos los trenes, de Bermejillo, Escalón y Corralitos; pero Nos. 7 y 8 no lo harán de Corralitos.

XXVIII.- Trenes de, y a Dinamita se comunicarán con el -- Despachador, por teléfono de Cadena.

XXIX.- La "Y" de Cadena, está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Dinamita y Escalón.

XXX.- El puente (de cajón) que está en el Kilóm. A-1321+160, tiene una anchura interior de 4.60 mts.

21.- DISTRITO DE SAN PEDRO.

1) DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASADA DE TRENES, EN ESTACIONES DONDE EXISTE MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

General Banda: Vía lado izquierdo.

Gregorio García: Vía lado derecho.

Abelardo Rodríguez: Vía lado izquierdo.

Santa Teresa: Vía lado izquierdo.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Gregorio García: Vía lado izquierdo.

Santa Teresa: Vía lado derecho.

III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Kilóm. M-893+032.94 ladero de la Cfa. Mexicana -- de Eléctricidad, con capacidad para 56 unidades, y apoyadas en éste y dentro de la planta eléctrica, las espuelas No. 1 capacidad 16 unidades; No. 2 capacidad de 15 unidades; No. 3 capacidad de 13 unidades; No. 4 capacidad de 12 unidades; No. 5 capacidad de 10 unidades; la No. 6 capacidad de 10 unidades y la No. 7 capacidad de 21 unidades.

En Kilóm. M-892+688.38 ladero de la Cfa. Mexicana de Eléctricidad, con capacidad para 31 unidades, y apoyado en este, ladero No. 2 con capacidad para 18 unidades, en el interior de la planta eléctrica.

En Kilóm. M-890+819.81 espuela izquierda E.N., conectada al ladero y con capacidad para 114 unidades, propiedad de la Cfa. Promotora del Desarrollo Industrial y Urbano en la Región Lagunera (PRODINUR).

En Kilóm. M-887+173.71 ladero con capacidad para 5 unidades, y apoyada en este espuela E.S., con capacidad de 22 unidades, el ladero es derecho. Ambas vías son propiedad de Ferrocarriles de México, S.A.

En Abelardo Rodríguez espuela derecha E.S., con capacidad para 31 unidades, y apoyado en esta, un ladero con cupo -- para 25 unidades. Estas vías son propiedad de Industrias Modernas, S.A.

IV.- POSICION NORMAL DE ALGUNOS CAMBIOS.

El del Empalme Distrito San Pedro, en Gómez Palacio, debe estar alineado hacia el Distrito de Escalón.

V.- Cuando no haya Telegrafista en servicio en San Pedro, todos los trenes deben comunicarse por telegráfico -- con el Despachador.

VI.- En Kilóm. M-863+89 hay un puente de cajón que tiene de ancho interior 4.60 mts., y en el Kilóm. M-819+19 hay otro puente del mismo tipo y anchura que el anterior.

VII.- La "Y" de Gómez Palacio está formada por una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Escalón y San Pedro.

22.- DISTRITO DE DINAMITA.

I.- La "Y" de Cadena está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Escalón y Dinamita.

II.- Los trenes que deban hacer servicio en Dinamita se -- virarán en Cadena para entrar retrocediendo por la -- Vía de Conexión (Brazo Norte de la "Y"), y hacer el viaje de frente en el rumbo contrario.

23.- DISTRITO DE VIESCA.

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

Gilita: Vía lado izquierdo

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Gilita: Ladero lado derecho.

III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Viesca, precisamente en Kilóm. J-71+053 ladero -- izquierdo con capacidad de 11 unidades, sobre el cual se -- apoya una espuela E.S., para descarga de aceite con capacidad de 4 unidades, llamada Espuela No. 1, así como otra espuela E.N., llamada Espuela No. 2, con cupo de 5 unidades para carga de sulfatos. Vías de la "Cfa. SULFATOS DE VIESCA, S.A."

T A B L A D E V E L O C I D A D E S

D I S T A N C I A A R E C O R R E R E N K I L O M E T R O S

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	D I S T A N C I A A R E C O R R E R E N K I L O M E T R O S																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	0.12	0.24	0.36	0.48	1.00	1.12	1.24	1.36	1.48	2.00	2.12	2.24	2.36	2.48	3.00	3.12	3.24	3.36	3.48	4.00
10	6.00	12.00	18.00	24.00	30.00	36.00	42.00	48.00	54.00	1.00	1.06	1.12	1.18	1.24	1.30	1.36	1.42	1.48	1.54	2.00
15	4.00	8.00	12.00	16.00	20.00	24.00	28.00	32.00	36.00	40.00	44.00	48.00	52.00	56.00	1.00	1.04	1.08	1.12	1.16	1.20
20	3.00	6.00	9.00	12.00	15.00	18.00	21.00	24.00	27.00	30.00	33.00	36.00	39.00	42.00	45.00	48.00	51.00	54.00	57.00	1.00
25	2.24	4.48	7.12	9.36	12.00	14.24	16.48	19.12	21.36	24.00	26.24	28.48	31.12	33.36	36.24	38.24	40.48	43.12	45.36	48.00
30	2.00	4.00	6.00	8.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00	22.00	24.00	26.00	28.00	30.00	32.00	34.00	36.00	38.00	40.00
35	1.43	3.26	5.09	6.51	8.34	10.17	12.00	13.43	15.26	17.09	18.51	20.34	22.17	24.00	25.43	27.26	29.09	30.51	32.34	34.17
40	1.30	3.00	4.30	6.00	7.30	9.00	10.30	12.00	13.30	15.00	16.30	18.00	19.30	21.00	22.30	24.00	25.30	27.00	28.30	30.00
45	1.20	2.40	4.00	5.20	6.40	8.00	9.20	10.40	12.00	13.20	14.40	16.00	17.20	18.40	20.00	21.20	22.40	24.00	25.20	26.40
50	1.12	2.24	3.36	4.48	6.00	7.12	8.24	9.36	10.48	12.00	13.12	14.24	15.36	16.48	18.00	19.12	20.24	21.36	22.48	24.00
55	1.05	2.11	3.16	4.22	5.27	6.33	7.38	8.44	9.49	10.55	12.00	13.05	14.11	15.16	16.22	17.27	18.33	19.38	20.44	21.49
60	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
65	55	1.51	2.46	3.42	4.37	5.32	6.28	7.23	8.18	9.14	10.09	11.05	12.00	12.55	13.51	14.46	15.42	16.37	17.32	18.28
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.00	6.51	7.43	8.34	9.26	10.17	11.08	12.00	12.51	13.43	14.34	15.26	16.17	17.09
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.88	5.36	6.24	7.12	8.00	8.48	9.36	10.24	11.12	12.00	12.48	13.36	14.24	15.12	16.00
80	45	1.30	2.15	3.00	3.45	4.30	5.15	6.00	6.45	7.30	8.15	9.00	9.45	10.30	11.15	12.00	12.45	13.30	14.15	15.00
85	42	1.25	2.07	2.50	3.32	4.14	4.56	5.39	6.21	7.04	7.46	8.28	9.11	9.53	10.35	11.18	12.00	12.42	13.25	14.07
90	40	1.20	2.00	2.40	3.20	4.00	4.40	5.20	6.00	6.40	7.20	8.00	8.40	9.20	10.00	10.40	11.20	12.00	12.40	13.20
95	38	1.16	1.54	2.32	3.09	3.47	4.25	5.03	5.41	6.19	6.57	7.35	8.13	8.50	9.28	10.06	10.44	11.22	12.00	12.38
100	36	1.12	1.48	2.24	3.00	3.36	4.12	4.48	5.24	6.00	6.36	7.12	7.48	8.24	9.00	9.36	10.12	10.48	11.24	12.00

LA TABLA DE VELOCIDADES facilita la solución de algunos problemas relacionados con la velocidad media, en kilómetros por hora, de los trenes. Para el efecto, se recurre a la columna del extremo izquierdo que lleva el rubro de "Velocidad en Kilómetros por Hora" a los números del 1 al 20, inclusive, que aparecen bajo el título de "Distancia a recorrer en Kilómetros", y a las columnas de tiempos que figuran bajo los números antedichos. En seguida se muestran algunos ejemplos:

- 1).--Un tren recorre un kilómetro en 48 segundos y se quiere saber a qué velocidad marcha. Se localiza el dato TIEMPO en la columna vertical bajo el número 1 y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará bajo el encabezado "Velocidad en Kilómetros por Hora", el informe deseado. Esto es: el tren se mueve a razón de 75 K. p. h.
- 2).--Se desea saber qué tiempo hay que emplear para recorrer un kilómetro a la velocidad de 25 k. p. h. Se busca esta velocidad en la columna de la extrema izquierda y el resultado se obtiene en la columna que corresponde a un kilómetro: 2 minutos 24 segundos.
- 3).--Un tren marcha a razón de 50 k. p. h. y se quiere saber qué distancia recorre en 12 minutos. En la columna de la extrema izquierda "Velocidad en k. p. h." se localiza el dato 50 k. p. h. y, siguiendo la línea horizontal hasta la columna donde se encuentran los 12 minutos, se obtiene el resultado en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kms. que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda "Velocidad en k. p. h." que muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que el tren empleará en recorrer la distancia indicada.
- 5).--La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en k. p. h. habrá de desarrollarse. Búscense, en la columna que corresponde a 12, los 16 minutos y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará que la velocidad que debe desarrollarse es de 45 k. p. h.

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 este 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 vía 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 efecten 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 presisas 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 vía 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%	Freno 1 de cada 4
2%	Freno 1 de cada 3
3%	Freno 1 de cada 2
4%	Freno todos.

APLICACION DE LOS FRENOS DESDE EL EXTREMO POSTERIOR DEL TREN.

Las válvulas del Conductor y las de retroceso con 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 OPERACION DE TRENES DE CARGA DESCENDIENDO PENDIENTES REGULARMENTE LARGAS REQUIERE LA OBSERVANCIA DE LO SIGUIENTE:

- a).--Hay que equilibrar la pendiente, o sea conservar uniforme la velocidad a valores prácticos y seguros.
- b).--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.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
SUBGERENCIA DE OPERACION
CUADRO ESQUEMATICO
DE LA SUBDIVISION
TORREON

