

This PDF file is from
Este archivo PDF es de

Mapoteca "Manuel Orozco y Berra"

SEGURIDAD



ANTE TODO

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DEL CENTRO

SUB-DIVISION DE AGUASCALIENTES

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

(Publicado en el "Diario Oficial" del 25 de Noviembre de 1934)

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

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES.

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

HORARIO NUMERO 4

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

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE. MODIFICACIONES IMPORTANTES.

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES

RAMIRO E. MARTINEZ,
SUPERINTENDENTE GENERAL DE TRANSPORTES
MEXICO, D. F.

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

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

379

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS (CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPOR

Clase	HR-4	SR-1	HR-3	KR-5	KR-4	PR-7 y 8	KR-3	UR-1	KR-2	GR-13	GR-42	TR-3	TR-1	NR-1
Iniciales	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números	2030	3100	2003	4100	4107	2856 y 3000 a	2200	3350	2106	1550	1500	3300	3200	2700
	2037	3105	2022	4106	4116	3004	2224	3354	2145	1586	1531	3313	3205	2709
Cilindros: diámetro en pulgadas	18 x 30	28 x 32	21½ - 33 x 32	26½ x 30	26½ x 30	28 x 28	26 x 30	23½ x 30	25 x 30	25 x 32	23 x 30	26 x 28	25 x 28	22½ x 28
Motrices: diámetro en pulgadas	57	63	56	57	57	67	63	63	57	61	58	73	69	73
Caldera: presión de vapor en libras	250	200	200	190	190	200	200	250	190	185	200	200	200	250
Fuerza de tracción al 85% en libras	72,474	67,698	63,393	59,691	59,691	55,699	54,700	54,230	53,125	51,600	46,516	44,079	43,116	41,300
Base rígida en pies y pulgadas	10'6"	16'4"	10'	16'6"	16'6"	18'	16'9"	11'	15'	17'6"	16'	19'7"	12'	13'
Peso de máquina y tender en toneladas métricas	266	238	230	235	281	202 - 207	225	242	199	178	179	219	222	211
RUMBO AL NORTE														
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
IRAPUATO	Pedrito	4	3,210	3,000	2,810	2,615	2,570	2,465	2,355	2,205	2,070	1,900	1,840	1,790
	Lagos	4	2,050	1,925	1,790	1,665	1,620	1,580	1,500	1,400	1,325	1,185	1,150	1,115
	Los Salas	4	1,660	1,560	1,450	1,350	1,305	1,280	1,215	1,135	1,070	975	945	915
Los Salas	Aguascalientes	4	3,210	3,000	2,810	2,615	2,570	2,465	2,355	2,205	2,070	1,900	1,840	1,790
AGUASCALIENTES	Adames	4	2,880	2,700	2,515	2,340	2,295	2,220	2,110	2,030	1,860	1,700	1,650	1,600
	Berriozábal	4	1,730	1,620	1,500	1,415	1,370	1,335	1,275	1,170	1,120	1,010	980	950
Berriozábal	El Grillo	4	1,280	1,200	1,110	1,030	985	1,025	930	880	815	760	720	715
El Grillo	Víctor Rosales	4	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Víctor Rosales	Felipe Pescador	4	3,210	3,000	2,810	2,615	2,570	2,465	2,355	2,205	2,070	1,900	1,840	1,790
SILAO	Guanajuato	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
RUMBO AL SUR														
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
FELIPE PESCADOR	Víctor Rosales	4	2,880	2,700	2,515	2,340	2,295	2,220	2,110	2,030	1,860	1,700	1,650	1,600
	Trancoso	4	1,280	1,200	1,110	1,030	975	1,025	930	880	815	760	720	715
	Aguascalientes	4	3,210	3,000	2,810	2,615	2,570	2,465	2,355	2,030	2,070	1,900	1,840	1,790
AGUASCALIENTES	San Juan de los Lagos	4	3,210	3,000	2,810	2,615	2,570	2,465	2,355	2,030	2,070	1,900	1,840	1,790
	Los Salas	4	1,660	1,560	1,450	1,350	1,305	1,280	1,215	1,185	1,070	975	945	915
	Irapuato	4	3,210	3,000	2,810	2,615	2,570	2,465	2,355	2,205	2,070	1,900	1,840	1,790
GUANAJUATO	Marfil	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Silao	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MAQUINAS DE VAPOR - (Continuación)

Clase	GR-48	MR-6	MR-7	GR-34	GR-20	E-4	F-36	F-30, 32 y 33	F-25
Iniciales	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números	1650	2511	2686	1381	1137	654	841 y 843 a 897	810, 815, 816 y 817 a 820	770 y 772 a 795
	1656	2534	2687	1433	1191	667			
Cilindros: diámetro en pulgadas	22 x 28	25 x 28	23½ x 28	21 x 30	21 x 28	20 x 26	20 x 28	20 x 24	20 x 24
Motrices: diámetro en pulgadas	57	67	67	58	55	63	62	56	60
Caldera: presión de vapor en libras	200	180	200	200	180	200	180	180	180
Fuerza de tracción al 85% en libras	40,400	39,963	39,234	38,778	34,350	28,064	27,639	26,229	24,480
Base rígida en pies y pulgadas	16'2"	12'	13'10"	15'6"	15'	15'	13'6"	11'	11'
Peso de máquina y tender en toneladas métricas	156	193	199	161	145	140	122	106 - 109	109
RUMBO AL NORTE									
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
IRAPUATO	Pedrito	4	1,790	1,740	1,720	1,540	1,140	1,080	1,000
	Lagos	4	1,135	1,080	1,090	975	695	655	600
	Los Salas	4	915	885	890	790	570	550	505
Los Salas	Aguascalientes	4	1,790	1,740	1,720	1,540	1,140	1,080	1,000
AGUASCALIENTES	Adames	4	1,600	1,565	1,540	1,375	1,010	960	895
	Berriozábal	4	955	925	920	820	595	565	525
Berriozábal	El Grillo	4	720	695	685	610	505	480	445
El Grillo	Víctor Rosales	4	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Víctor Rosales	Felipe Pescador	4	1,790	1,740	1,720	1,540	1,140	1,080	1,000
SILAO	Guanajuato	2	.....	.....	435	390	255	255	235
RUMBO AL SUR									
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
FELIPE PESCADOR	Víctor Rosales	4	1,600	1,565	1,540	1,375	1,140	1,080	1,000
	Trancoso	4	720	695	685	610	505	480	445
	Aguascalientes	4	1,790	1,740	1,720	1,540	1,140	1,080	1,000
AGUASCALIENTES	San Juan de los Lagos	4	1,790	1,740	1,720	1,540	1,140	1,080	1,000
	Los Salas	4	895	885	890	790	570	550	505
	Irapuato	4	1,790	1,740	1,720	1,540	1,140	1,080	1,000
GUANAJUATO	Marfil	2	.....	.....	435	390	255	255	235
	Silao	2	.....	.....	615	550	375	370	340

NOTAS:

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

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

MAQUINAS DIESEL-ELECTRICAS

Clase.....	DE-11	DE-13	DE-10 (Cga)	DE-12	DE-10 (Psgr)	DE-11	DE-13
Unidades.....	A y B	A y B	A y B		A y B	A	A
Iniciales.....	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números.....	6319 a 6334	6502 a 6522	6200 a 6209	6400 a 6413	6210 a 6213	6300 a 6318 a 6335 a 6338	6500 y 6501
Velocidad mínima, kilómetros por hora.....	18	18	18	18	23	18	18
Velocidad máxima, kilómetros por hora.....	105	105	80	105	105	105	105
Relación de engranes.....	62-15	74-18	65-12	63-15	62-15	62-15	74-18
Caballos de fuerza.....	3,000	3,200	2,700	3,000	2,700	1,500	1,600
Fuerza de tracción continuada, en libras.....	80,000	80,000	74,000	80,000	58,000	40,000	40,000
Base rígida, en pies y pulgadas.....	9'	9'4''	9'	16'9''	9'	9'	9'4''
Peso en toneladas métricas.....	218	218	210	270	218	109	109

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS	
DE	A		TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
IRAPUATO.....	Pedrito.....	4	4,135	3,975	3,535		2,065	
Pedrito.....	Lagos.....	4	2,630	2,530	2,250		1,315	
Lagos.....	Los Salas.....	4	2,135	2,055	1,825		1,065	
Los Salas.....	Aguascalientes.....	4	4,135	3,975	3,535		2,065	
AGUASCALIENTES.....	Adames.....	4	3,650	3,570	3,175		1,825	
Adames.....	Berriozábal.....	4	2,235	2,150	1,910		1,120	
Berriozábal.....	El Grillo.....	4	1,560	1,500	1,330		780	
El Grillo.....	Víctor Rosales.....	4	Bajada	Bajada	Bajada		Bajada	
Víctor Rosales.....	Felipe Pescador.....	4	4,135	3,975	3,535		2,065	
RUMBO AL SUR								
DE	A							
FELIPE PESCADOR.....	Víctor Rosales.....	4	3,650	3,570	3,175		1,825	
Víctor Rosales.....	Trancoso.....	4	1,560	1,500	1,330		780	
Trancoso.....	Aguascalientes.....	4	4,135	3,975	3,535		2,065	
AGUASCALIENTES.....	San Juan de los Lagos.....	4	4,135	3,975	3,535		2,065	
San Juan de los Lagos.....	Los Salas.....	4	2,135	2,055	1,825		1,065	
Los Salas.....	Irapuato.....	4	4,135	3,975	3,535		2,065	

TONELAJE ECUACIONADO

- 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 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 toneladas
 Factor carro 10 que multiplicado por 42 (carros) es igual a 420 toneladas
 Total 2,520 toneladas ecuacionadas.
- 3) Cuando las condiciones atmosféricas lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- 4) En los costados de las casetas de las máquinas está anotada su fuerza de tracción al 85% en libras, cuyo factor se emplea para calcular su tonelaje en aquellos casos en que no lo muestre la tabla correspondiente, debiendo procederse conforme al siguiente ejemplo: Se desea saber el tonelaje ecuacionado que remolca una máquina que tenga marcado en la caseta 38%, lo que indica 38,000 libras de

tracción. Se toma como punto de comparación la máquina que más se aproxima en fuerza según la tabla, que es de 41,000 libras y remolca 2,500 toneladas; el cálculo se plantea como sigue:

Una máquina con 41,000 libras de tracción remolca 2,500 toneladas ecuacionadas; se multiplican éstas por las 38,000 libras de tracción que tiene la máquina a la cual se busca el tonelaje, lo que es igual a 95,000,000 que deben dividirse entre 41,000 libras, dando por resultado 2,317 toneladas ecuacionadas.

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

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

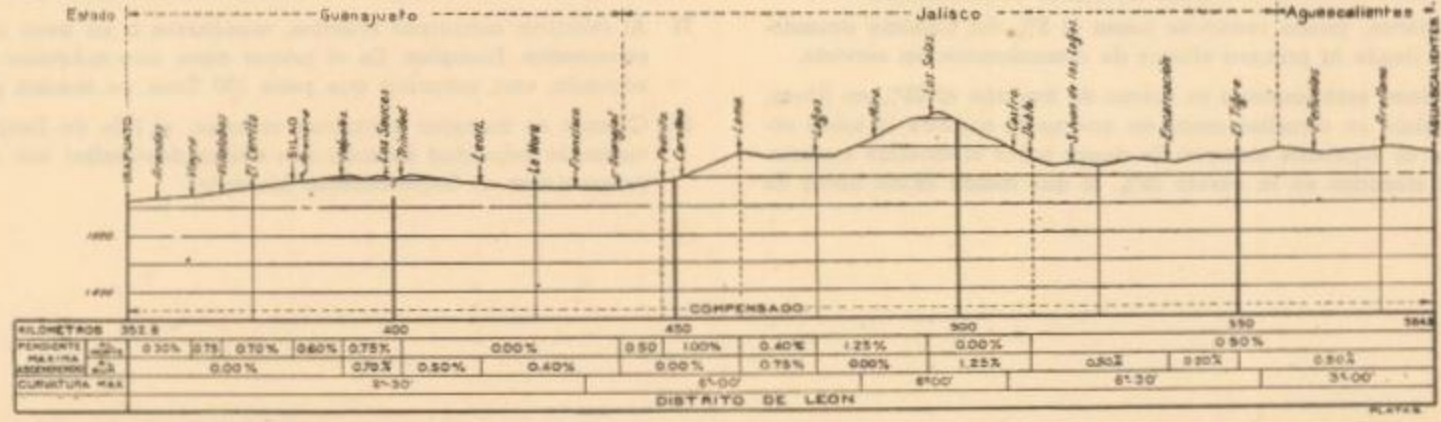
Número de Estaciones	Distancia de Buenavista Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Pendiente mínima ascendente	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE LEÓN	Pendiente mínima ascendente	RUMBO AL SUR				Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.7 Mts.	Agua Bascular Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		Segunda Clase		PRIMERA CLASE						PRIMERA CLASE			Segunda Clase		
		429	13	15	7					14	16	8	430		
		Carga Diario	Passajeros Diario	Passajeros Diario	Passajeros Diario	Por ciento	ESTACIONES	Mixtos y Carga	Passajeros Diario	Passajeros Diario	Passajeros Diario	Carga Diario	Escapes	Tran	
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.		IRAPUATO (RI)		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	Patio	ABCGRTY	
A-353	352.8	S. 6.00	S. 19.20	S. 7.35	S. 5.00		5.1 ARANDAS	14	b	b . . . . .	. . . . .	. . . . .	8ES	
A-358	357.9	. . . . .	. . . . .	b . . . . .	. . . . .	0.30	6.5 VIEYRA		b 9.44	b 18.03	0.37	17.05	73	
A-365	364.4	6.25	b 19.36	b 7.51	5.12		5.0 VILLALOBOS (V)	5	p 9.37	p 17.52	0.32	16.59	59	
A-370	369.4	6.35	p 19.45	p 7.59	5.18	0.75	5.6 EL CERRITO		b	b . . . . .	. . . . .	. . . . .	No hay	
A-375	375.0	. . . . .	b	b . . . . .	. . . . .	0.70	7.3 SILAO (SI)	14	p 9.32	p 17.38	p 0.20	16.40	Patio	AGRTY
A-383	382.3	7.25	p 20.01	p 8.14	5.37		2.4 ARENERA	10	b	b . . . . .	. . . . .	. . . . .	6ES	
A-385	384.7	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	0.60	6.5 NAPOLES		b 9.03	b 17.21	0.09	15.00	34	
A-392	391.2	7.39	b 20.22	b 8.35	5.47		6.9 LOS SAUCES	11	b	b . . . . .	. . . . .	. . . . .	No hay	
A-399	398.1	. . . . .	b	b . . . . .	. . . . .	0.75	3.5 TRINIDAD (TR)	15	p 8.49 X 15	p 17.07	23.58	14.40	47	
A-402	401.6	7.55	p 20.36	p 8.49 X 14	5.59		13.9 LEON (ON)	15	b 8.35	p 16.51	p 23.44	14.15	Patio	AGT	
A-416	415.5	8.20 X 14	p 20.50	p 9.04	6.13		9.5 LA MORA	18	p 8.25 X 429	p 16.45	p 23.24	14.15	39-140	
A-425	425.0	9.35 P 15	p 21.10	p 9.14 P 429	6.33		7.2 FRANCISCO (F)	18	b	b 16.32	. . . . .	. . . . .	No hay	
A-433	432.2	10.00	p 21.31	p 9.40	6.53	0.00	7.7 GUANAJAL	18	p 8.09	p 16.23	p 23.08	13.16	39-28	G	
A-440	439.9	. . . . .	b 21.41	b 9.50	. . . . .		7.7 PEDRITO (PR)	18	b 7.55	b 16.07	. . . . .	. . . . .	12	
A-448	447.6	10.35	p 21.52	p 10.00	7.13	0.50	3.5 CAROLINA	17	p 7.47	p 15.59	b 22.51	12.46	51	AG	
A-452	451.1	. . . . .	b	b . . . . .	. . . . .	1.00	10.1 LOMA	15	b	b 15.49	. . . . .	. . . . .	No hay	
A-462	461.2	11.10	b 22.09	b 10.16	7.32 X 14		13.7 LAGOS (GS)	15	p 7.32 X 7	b 15.36	22.36	12.20	43	
A-475	474.9	11.30 X 430	p 22.22 X 8	p 10.29	7.50	0.40	10.8 MIRA	15	p 7.17	p 15.20	p 22.22 X 13	12.00 X 429	Patio	AGRY	
A-486	485.7	12.35	b 22.49	b 10.54 X 430	8.05	1.25	10.5 LOS SALAS (OA)	16	b 6.41	b 15.01	22.04	10.54 X 15	51	
A-496	496.0	13.00	b 23.06	p 11.10	8.20		7.0 PLACA KILOM. A-503	23	p 6.25	p 14.46	21.50	10.18	47-5	Y	
A-503	503.0	. . . . .	23.15	. . . . .	. . . . .		7.3 CASTRO (B)	3	6.10	14.31	21.39	. . . . .	. . . . .	. . . . .
A-511	510.3	13.30	p 23.27	p 11.30	8.40	0.00	3.0 DOBLE	9	p 5.58	p 14.20	21.28	9.35	50-6	ACG	
A-514	513.3	13.35	23.31	b 11.33	8.43		7.2 SAN JUAN DE LOS LAGOS (SM)	21	b 5.49	b 14.11	21.19	9.20	28	
A-521	520.5	14.02 X 16	p 23.42	p 11.43	8.52 X 430	7	8.5 PLACA KILOM. A-529	21	p 5.37	p 14.02 X 429	p 21.09	8.52 X 7	36-21	G	
A-529	529.0	. . . . .	23.52	. . . . .	. . . . .	16	8.2 ENCARNACION (IN)	18	5.23	13.48	20.56	. . . . .	. . . . .	. . . . .
A-538	537.2	14.48	p 0.05	p 12.03	9.10		12.8 EL TIGRE	18	p 5.13	p 13.38	p 20.47	8.16	51-17	AG	
A-550	550.0	15.13	b 0.24	b 12.19	9.25	0.50	13.6 PEÑUELAS	16	b 4.54	b 13.21	20.31	7.53	52	
A-564	563.6	15.38	b 0.41	b 12.34	9.38		11.7 ARELLANO	13	b 4.37	b 13.01	20.18	7.31	32	G	
A-576	575.3	15.53	b 0.55	b 12.47 X 16	9.49		9.6 AGUASCALIENTES (DS-AG)	12	b 4.23	b 12.47 X 15	20.06	7.15	48	
A-585	584.9	U. 16.10	U. 1.10	U. 13.00	U. 10.00				S. 4.10	S. 12.35	S. 19.55	S. 7.00	Patio	ABCGRMRTY	
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.				H. M.	H. M.	H. M.	H. M.			
		429	13	15	7		HORARIO No. 4		14	16	8	430			
		Carga Diario	Passajeros Diario	Passajeros Diario	Passajeros Diario				Passajeros Diario	Passajeros Diario	Passajeros Diario	Carga Diario			

Dirección Superior "AL NORTE"

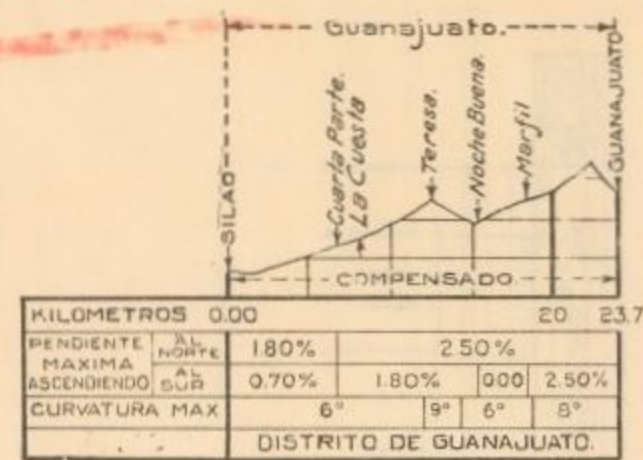
NOTAS:

1) En Kilóm. A-413.2 hay un ladero de "Cementos Portland", con capacidad para 60 unidades de 13.7 Mts.

2) Hay registro de trenes en Pedrito y Doble, en los cuales se registrarán solamente aquellos trenes que reciban orden de tren para hacerlo.



Número de las Estaciones	Distancia de Silao	RUMBO AL NORTE			Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE GUANAJUATO		RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mtz.	Agua Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		PRIMERA CLASE		Pendiente mínima expresada		HORARIO No. 4		PRIMERA CLASE		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos		
Kilómetros	Mixto Diario	Por ciento	Pasajeros	Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Diario	Escap. Sur	H. M.	Patios	H. M.		
A-383	0.0	S. 9.45	1.80	11	DN.	SILAO.....(SI)	12	LL 7.45	Patios 51-22	AGRTY		
AE-7	6.9	.....			6.9	CUARTA PARTE		.....	No hay	
AE-9	8.8	9.58			1.9	LA CUESTA		.....	12		
AE-13	12.6	b	2.50	9	.....	5.8	10	b	No hay	.....	
AE-16	15.3	b			2.7	TERESA		.....	No hay		
AE-19	18.3	b			2.7	NOCHE BUENA		.....	3ES		
AE-24	23.7	LL 10.30 H. M.	9	9	5.0	10	2.50	b	11ES	.....	
					5.4			MARFIL	Patios 18-61	ACMR	
					5.4			GUANAJUATO.....(UF)	.....	H. M.	
		231			HORARIO No. 4		232					
		Mixto Diario					Mixto Diario					



Dirección Superior "AL NORTE"

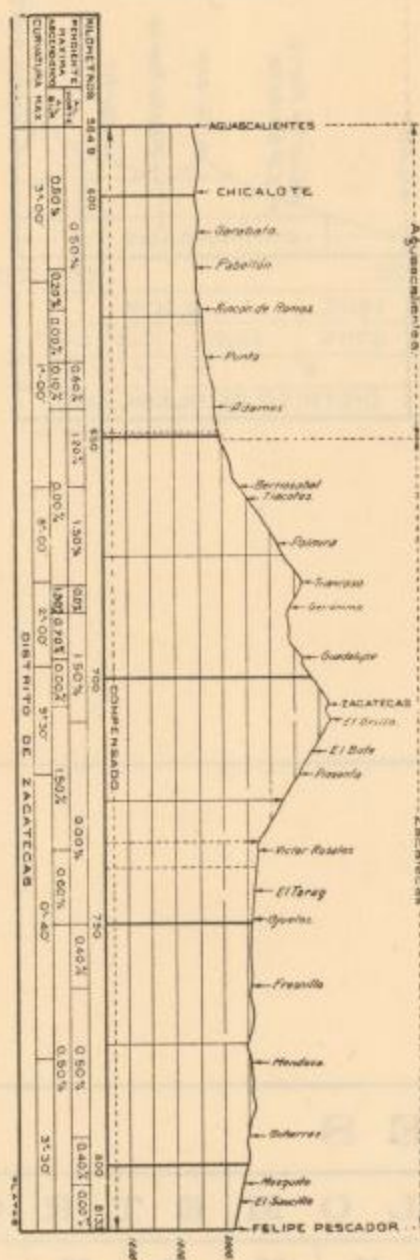
NOTAS:

- 1) No. 232 es superior a No. 231.
- 2) Cuando no haya servicio telegráfico en Guanajuato, la tripulación de No. 232 queda autorizada para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

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

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	TIEMPO PARA RECORRER KILOMETROS																								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.	H.M.S.
5	0.12.00	0.24.00	0.36.00	0.48.00	1.00.00	1.12.00	1.24.00	1.36.00	1.48.00	2.00.00	2.12.00	2.24.00	2.36.00	2.48.00	3.00.00	3.12.00	3.24.00	3.36.00	3.48.00	4.00.00	4.12.00	4.24.00	4.36.00	4.48.00	5.00.00
10	6.00	12.00	18.00	24.00	30.00	36.00	42.00	48.00	54.00	1.00.00	1.06.00	1.12.00	1.18.00	1.24.00	1.30.00	1.36.00	1.42.00	1.48.00	1.54.00	2.00.00	2.06.00	2.12.00	2.18.00	2.24.00	2.30.00
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	1.00.00	1.04.00	1.08.00	1.12.00	1.16.00	1.20.00	1.24.00	1.28.00	1.32.00	1.36.00	1.40.00
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	1.00.00	1.03.00	1.06.00	1.09.00	1.12.00	1.15.00
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	50.24	52.48	55.12	57.36	1.00.00
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	42.00	44.00	46.00	48.00	50.00
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	36.00	37.43	39.26	41.09	42.52
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	31.30	33.00	34.30	36.00	37.30
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	28.00	29.20	30.40	32.00	33.20
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	25.12	26.24	27.36	28.48	30.00
55	1.03	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	22.54	23.59	25.04	26.09	27.14
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	21.00	22.00	23.00	24.00	25.00
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	19.23	20.18	21.13	22.08	23.03
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.00	6.51	7.43	8.34	9.26	10.17	11.36	12.00	12.51	13.43	14.34	15.26	16.17	17.09	18.00	18.51	19.42	20.34	21.25
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.48	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	16.48	17.36	18.24	19.12	20.00
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	15.45	16.30	17.15	18.00	18.45
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	14.49	15.31	16.13	16.55	17.37
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	14.00	14.40	15.20	16.00	16.40
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	13.16	13.54	14.32	15.10	15.48
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	12.36	13.12	13.48	14.24	15.00

EJEMPLO: Un tren corre a 35 kilómetros por hora. Para saber qué tiempo debe hacer de una estación a otra cuya distancia sea de 15 kilómetros, búscuese la velocidad de 35 kilómetros por hora en la primera columna de la izquierda, siguiendo la línea horizontal hasta formar ángulo recto con la columna de 15 kilómetros, encontrándose que se requieren 25 minutos 43 segundos para ese recorrido.



Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista	RUMBO AL NORTE						Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ZACATECAS			
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE						Por ciento	Pasajeros	HORARIO No. 4	
		433	431	15	7	351	13					ESTACIONES	
A-585	584.9	S. 7.50	S. 6.20	S. 13.20	S. 10.20	S. 7.40	S. 1.30			DN	AGUASCALIENTES (DS-AG)		
A-592	592.0	.....	.....	.....	.....	7.50	.....		14	.....	PLACA KILOM. A-592
A-600	599.3	8.19	ll. 6.45	p 13.38 x434	p 10.37	ll. 8.01	p 1.48			D	CHICALOTE (CL)		
A-609	608.2	8.35		p 13.50	b 10.46		b 2.00	0.50	7	D	GARABATO (AX)		
A-616	615.3	8.48		p 14.01	p 10.55		2.10		6	D	PABELLON (BN)		
A-624	623.7	9.06		p 14.19	p 11.07		b 2.22		7	D	RINCON DE ROMOS (RN)		
A-634	633.5	9.23		b 14.31	11.17 x16		2.32 x14		7		PUNTA		
A-645	644.1	9.59		p 14.52	p 11.32		p 2.48	0.60	8	DN	ADAMES (SJ)		
A-660	659.9	10.30 10.55 x16		p 15.10	p 11.50 x434		b 3.08	1.20	13	D	BERRIOZABAL (BA)		
A-664	663.8	.....		b 15.27	.....		3.14		10		TLACOTES
A-673	672.3	11.22 x434		b 15.45	b 12.10		3.30	1.50	8		PALMIRA		
A-681	680.8	11.40		b 15.54	b 12.22		3.44		8		TRANCOSO		
A-686	685.7	11.50		b 15.54	b 12.29		3.51	0.00	4		GERONIMO		
A-696	695.9	12.10		p 16.10	b 12.42		b 4.07		8	D	GUADALUPE (GU)		
A-706	705.9	12.40 p7 13.20		ll. 16.30	p 12.58 p 13.08 p433		p 4.25 p 4.35	1.50	14	DN	ZACATECAS (Z)		
A-709	708.2	.....			.....		.....		12		EL GRILLO
A-715	715.0	13.40			13.22		b 4.52		6		EL BOTE		
A-720	719.4	13.52			13.29		b 5.01		6		PIMIENTA		
A-727	727.0	.....			.....		.....	0.00	12		PLACA KILOM. A-727
A-736	735.5	14.22			p 13.46		p 5.18		10	DN	VICTOR ROSALES (CA)		
A-744	743.2	.....			.....		b 5.33		10		EL TARAY
A-750	749.2	14.42			13.59		b 5.33		11		OJUELOS		
A-764	763.6	15.23 x8			p 14.14 p 14.24		p 5.49 p 5.59	0.40	11	D	FRESNILLO (FO)		
A-771	771.0	.....			.....		.....		12		PLACA KILOM. A-771
A-779	779.0	15.45			14.39		b 6.15 x434	0.50	11		MENDOZA		
A-794	794.0	16.09			b 14.54 x8		b 6.32		11		GUTIERREZ		
A-804	804.0	16.26			15.04		b 6.44	0.40	8		MEZQUITE		
A-809	808.1	.....			.....		.....	0.00	8		EL SAUCILLO
A-814	813.3	ll. 16.55 H. M.			ll. 15.15 H. M.		ll. 6.55 H. M.		8	DN	FELIPE PESCADOR (CN)		
		433	431	15	7	351	13						
		Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Misto Diario	Pasajeros Diario						

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) En Kilóm. A-706.25 hay una espuela particular E. S. con capacidad para 16 unidades de 13.7 Mts.
- 2) Hay Registro de trenes en Adames, Trancoso y Victor Rosales, en los cuales se registrarán solamente los trenes que reciban orden de tren para hacerlo.

DISTRITO DE ZACATECAS		RUMBO AL SUR						Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Báscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"	
HORARIO No. 4		PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE				
ESTACIONES	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente mínima ascendente	Pasajeros		Mixto	Pasajeros		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Báscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"	
			Diario	Diario	Diario	Diario	Diario			
DN AGUASCALIENTES (DS-AG)	7.1		q H. M.	q H. M.	ll H. M.	ll H. M.	ll H. M.	ll H. M.	Patio	ABCGMRTY
..... PLACA KILOM. A-592	19		ll 12.15	ll 19.35	ll 16.30	ll 3.50	ll 14.05	ll 15.50	.....	.....
D..... CHICALOTE (CL)	7.3	0.50	p 11.57	p 19.20	S. 16.09	p 3.25	13.38 x 15	S. 15.25	Patio	RTY
..... GARABATO (AX)	8.9		p 11.47	b 19.10		b 3.12	13.12		6	.....
D..... PABELLON (BN)	7.1		p 11.36	p 19.01		b 3.00	12.57		37-13	.....
D..... RINCON DE ROMOS (RN)	8.4	0.20	p 11.27	p 18.51		p 2.48	12.44		37-24	A
..... PUNTA	9.8	0.00	b 11.17 x 7	18.39		b 2.32 x 13	12.28		35	.....
DN..... ADAMES (SJ)	10.6	0.10	p 11.05	p 18.28		2.18	12.13		43-18	A C Y
D..... BERRIOZABAL (BA)	15.8		p 10.45 x 433	p 18.08		1.59	11.50 x 7		49-15	.....
..... TLACOTES	3.9	0.00	b .....	.....		.....	.....		No hay	.....
..... PALMIRA	8.5		b 10.25	b 17.52		b 1.44	11.22 x 433		50	A
..... TRANCOSO	8.5		b 10.13	17.42		b 1.33	11.08		44	.....
..... GERONIMO	4.9	1.50	b 10.03	b 17.33		b 1.25	10.56		36	A T
D..... GUADALUPE (GU)	10.2	0.70	p 9.47	b 17.20		1.09	10.40		37-30	.....
DN..... ZACATECAS (Z)	10.0	0.00	S. 9.30	p 17.03		p 0.49	10.15		Patio	G R T Y
..... EL GRILLO	2.3			.....		.....	.....		10	.....
..... EL BOTE	6.8			16.36		b 0.19	8.57		12	.....
..... PIMIENTA	4.4	1.50		16.28		b 0.10	8.45		35	.....
..... PLACA KILOM. A-727	7.6			16.16		23.58	.....		.....	.....
DN..... VICTOR ROSALES (CA)	8.5		p 16.05	16.05		p 23.47	8.10		Patio	A C G Y
..... EL TARAY	7.7	0.60		15.52		23.34	.....		No hay	.....
..... OJUELOS	6.0			15.44		b 23.25	7.30		47	G
D..... FRESNILLO (FO)	14.4		p 15.29	15.29		p 23.10	7.05		Patio	A G T Y
..... PLACA KILOM. A-771	7.4		p 15.23 x 433	15.23		22.57	.....		40 - 104	.....
..... MENDOZA	8.0			15.09		b 22.48	6.15 x 13		58	.....
..... GUTIERREZ	15.0	0.50	b 14.54 x 7	14.54		b 22.32	5.38		29	.....
..... MEZQUITE	10.0			14.41		b 22.21	5.18		54	.....
..... EL SAUCILLO	4.1			.....		.....	.....		104EN	.....
DN..... FELIPE PESCADOR (CN)	5.2		S. 14.30	14.30		S. 22.10	5.00		Patio	ABCGRTY
				H. M.		H. M.	H. M.			
HORARIO No. 4			16	8	352	14	434	432		
			Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) En Kilóm. A-706.25 hay una espuela particular E. S. con capacidad para 16 unidades de 13.7 Mts.
- 2) Hay Registro de trenes en Adames, Trancoso y Víctor Rosales, en los cuales se registrarán solamente los trenes que reciban orden de tren para hacerlo.

INSTRUCCIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.—CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENES DE PRECAUCION. Los maquinistas deben dar la señal 14-1 al aproximarse a lugares protegidos con órdenes de precaución, para que la tripulación del tren se prepare a cumplir con la Regla 159. En caso de que el maquinista omita dicha señal, el conductor hará uso de la válvula de emergencia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28.—CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INSTRUCCIONES ESPECIALES

- 1) **RELOJES REGLAMENTARIOS:** En las oficinas telegráficas de Irapuato, Silao, Guanajuato, Lagos, Aguascalientes, Chicalote, Zacatecas y Felipe Pescador.
- 2) **LIBROS DE BOLETINES:** En las oficinas telegráficas de Irapuato, Guanajuato, Lagos, Aguascalientes, Chicalote, Zacatecas y Felipe Pescador.
- 3) **GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS:** En concordancia con la regla 103-A, tercer párrafo, los trenes que manejen esta clase de equipo no deben exceder la velocidad de TREINTA (30) kilómetros por hora en tangentes en los Distritos de León y Zacatecas; y de VEINTE (20) kilómetros por hora en tangentes en el Distrito de Guanajuato, reduciéndola convenientemente en curvas.
- 4) **ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:**
 - a) Distrito de León: Pedrito, Lagos y San Juan de los Lagos.
 - b) Distrito de Zacatecas: Adames, Berriozábal y Víctor Rosales.
- 5) **TRENES DOBLES:**
 - a) Las máquinas ayudadoras en trenes de carga deben colocarse a 4 ó 5 carros de la de tronco.
 - b) Cuando un tren sea manejado por dos o más máquinas de vapor, rebájese el 5% del tonelaje tabulado a cada una de ellas.
- 6) **CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS:** Los conductores de los siguientes trenes, cuando éstos corran 1 h. 00 m. o más retrasados, deben telegrafiar con "Señal 21" al Jefe de Despachadores, como sigue:
 - a) No. 13, de Zacatecas, número de pasajeros para No. 17.
 - b) No. 14, de Lagos, número de pasajeros para No. 231.
- 7) **HORAS DE SERVICIOS DE PATIOS:** Días ordinarios, domingos y festivos reglamentarios:
 - a) Irapuato: Continuo.
 - b) Aguascalientes: Continuo.
 - c) Felipe Pescador: De 0 h. 01 m. a 7 h. 00 m. y de 8 h. 00 m. a 23 h. 00 m.
- 8) **APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE A LAS MAQUINAS:**
 - a) En Lagos se tiene un tanque acondicionado para dar aceite combustible a las máquinas de vapor, en caso necesario.
 - b) Para máquinas Diesel: en trenes de pasajeros o especiales que pasen sus máquinas directas, hay tomas de combustible y agua en los extremos del andén de la estación de Aguascalientes, sobre la vía principal; y en Felipe Pescador, para casos necesarios.

9) DISTRITO DE LEON:

- a) No. 16 debe virarse al llegar a Irapuato para entrar retrocediendo a la estación.
- b) Las espuelas de Arandas y Arenera, no deben usarse para encuentros o pasadas de trenes.

10) DESIGNACION DE "ESCAPES" PARA EL ENCUENTRO O PASEO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE EXISTE MAS DE UNA VIA AUXILIAR:

I) DISTRITO DE LEON:

- a) Silao: La vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.
- b) León: Para trenes de pasajeros, la vía denominada "Especial", adyacente a la principal; y para trenes de flete, la vía auxiliar colocada al lado derecho de la vía principal y que empieza al Norte de la estación, frente a la bodega de carga.
- c) Lagos: la vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.

II) DISTRITO DE ZACATECAS:

- a) Chicalote: La vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.
- b) Rincón de Romos: La vía denominada "Bodega".
- c) Adames: La vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.
- d) Zacatecas: La vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación. Los trenes rumbo al Sur, en caso necesario pueden hacer uso de la vía de "Comercio", que tiene capacidad para 22 unidades.
- e) Víctor Rosales: La vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.
- f) Fresnillo: La vía auxiliar adyacente a la principal, frente al edificio de la estación.

- 11) **UNICAMENTE EN TRENES ASCENDIENDO** y cuya velocidad no exceda de VEINTE (20) kilómetros por hora, puede permitirse a las cuadrillas de trabajadores que enganchen sus arzones en la parte posterior de los trenes, siempre que no vayan cargados con materiales.

12) LLAMADAS POR TELEGRAFONO:

- DESPACHADORES, en Aguascalientes, una larga (—).
Irapuato, dos largas (— —).
León, una corta y una larga (o —).

Zacatecas, tres cortas (o o o).
Felipe Pescador, dos largas (— —).
TRENES EN CAMINO, cuatro cortas (o o o o).

- 13) **TODOS LOS TRENES DEBEN PROVEERSE DE TELEGRAFONO Y SUS RESPECTIVAS VARAS,** en la oficina telegráfica de Aguascalientes.

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

- a) DISTRITO DE LEON: Local Norte, de Irapuato a Lagos, en Lagos. Local Sur, de Aguascalientes a Lagos, en Lagos.
- b) DISTRITO DE ZACATECAS: Local Norte, de Aguascalientes a Zacatecas, en Zacatecas. Local Sur, de Felipe Pescador a Zacatecas, en Zacatecas.

15) UBICACION DE LAS PLACAS DE "LIMITE DE PATIO":

IRAPUATO: Al Norte, sobre el Distrito de León, en Kilóm. A-354.709; y sobre el Distrito de La Barca de la División de Guadalajara, en Kilóm. I-2.0. Al Sur, sobre el Distrito de Cortazar de la División de Querétaro, en Kilóm. A-349.4.

SILAO: Al Norte, en Kilóm. A-384.156. Al Sur, en Kilóm. A-381.306. Al Norte, sobre el Distrito de Guanajuato, en Kilóm. AE-3.0.

LEON: Al Norte, en Kilóm. A-417.390. Al Sur, en Kilóm. A-414.247.

LAGOS: Al Norte, en Kilóm. A-476.602. Al Sur, en Kilóm. A-473.715.

AGUASCALIENTES: Al Norte, en Kilóm. A-590.356. Al Sur, en Kilóm. A-581.512.

CHICALOTE: Al Norte, en Kilóm. A-600.876. Al Sur, en Kilóm. A-598.489. Al Norte, sobre el Distrito de Salinas de la División de Cárdenas, en Kilóm. L-17.837.

ZACATECAS: Al Norte, en Kilóm. A-707.198. Al Sur, en Kilóm. A-704.580.

VICTOR ROSALES: Al Norte, en Kilóm. A-736.610. Al Sur, en Kilóm. A-734.264.

FRESNILLO: Al Norte, en Kilóm. A-764.982. Al Sur, en Kilóm. A-762.184.

FELIPE PESCADOR: Al Sur, en Kilóm. A-807.095. Al Norte, sobre el Distrito de Frío, de la Sub-División de Durango, en Kilóm. DC-263.875; y sobre el Distrito de Camacho, de la División de Torreón, en Kilóm. A-815.000.

GUANAJUATO: Al Sur, en Kilóm. AE-22.038.

SERVICIO DE HOSPITALES Y LISTA DE MEDICOS

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

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

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

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

Dr. Enrique de Alba,
Dr. Julio Villaseñor,
Dr. Salvador Ramírez M. del C.,
Dr. Ignacio Villanueva Gándara,
Dr. Rafael Macías Peña,
Dr. Salvador Martínez Morones,
Dr. Juan Gómez Ramírez,
Dr. Juan Verján Zúñiga,
Dr. Alfredo Lozano,
Dr. Eduardo Machiavelo,
Dr. Fco. González Lara,
Dr. Pedro Chávez Membrillo,

Médico Residente,
Médico Oculista y N. y G.,
Médico visitas a domicilio,
Médico Laboratorista,
Médico Auxiliar,
Médico Puesto Socorros,
Médico Puesto Socorros,
Médico Dentista,
Médico Residente,
Médico Dentista,
Médico Residente,
Médico Residente,

Aguascalientes, Ags.
Aguascalientes, Ags.
Aguascalientes, Ags.
Aguascalientes, Ags.
Aguascalientes, Ags.
Aguascalientes, Ags.
Aguascalientes, Ags.
Aguascalientes, Ags.
Leon, Gto.
Leon, Gto.
Zacatecas, Zac.
F. Pescador, Zac.

BALDOMERO MORA C.,
AYUDANTE DEL SUPT. S. T., AGUASCALIENTES, AGS.

ENRIQUE GRANADOS,
JEFE DE DESPACHADORES, AGUASCALIENTES, AGS.

ALBERTO AYALA LOPEZ,
AYUDANTE DEL SUPT. S. L., AGUASCALIENTES, AGS.

RAMON BARAJAS M.,
SUPERINTENDENTE, AGUASCALIENTES, AGS.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

Suplemento No. 1 al Horario No. 4 Vigente

COMIENZA A REGIR A LAS 0 H. 01 M. DEL DOMINGO 11 DE OCTUBRE DE 1953.

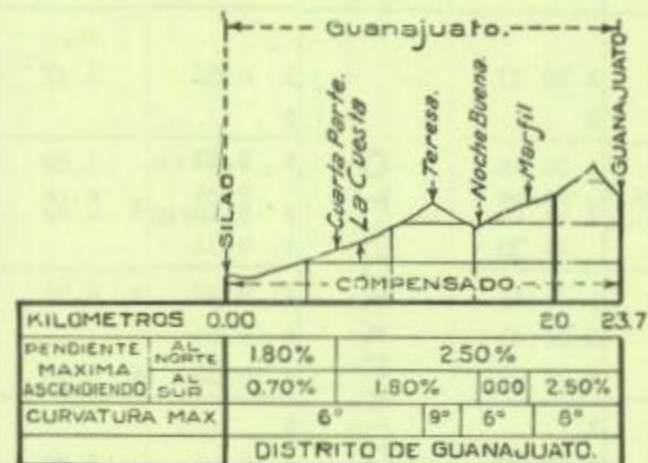
DIVISION DEL CENTRO

(SUB-DIVISION DE AGUASCALIENTES)

SUBSTITUYE LA PARTE DEL HORARIO No. 4 EN LA QUE APARECEN
LOS DISTRITOS DE LEON Y GUANAJUATO.

Número de las Estaciones	Distancia de Silao Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE GUANAJUATO	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		PRIMERA CLASE	Pendiente máxima ascendiendo				PRIMERA CLASE	Pendiente máxima ascendiendo		
		231	Por ciento				232	Por ciento		
		Mixto Diario			SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 4	Mixtos y Carga		Mixto Diario	Escapes	Otras
A-383	0.0	H. M. S. 17.15	1.80	11	DN..... SILAO.....(SI)	12	0.70	H. M. LI. 19.45	Patio 51-22	AGRTY
AE-7	6.9	b . . . .			.....GUARTA PARTE			No hay		
AE-9	8.8	b 17.28	2.50	9	.....LA CUESTA	10	1.80	b 19.32	12	
AE-13	12.6	b . . . .			.....TERESA			No hay		
AE-16	15.3	b 17.40			.....NOCHEBUENA			5ES		
AE-19	18.3	b 17.47			.....MARFIL			11ES		
AE-24	23.7	LI. 18.00 H. M.	9		.....GUANAJUATO.....(UF)	10	2.50	S. 19.00 H. M.	Patio 18-61	AMR
		231			SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 4			232		
		Mixto Diario						Mixto Diario		

Dirección Superior "AL NORTE"



NOTAS:

- 1) El entronque con el Distrito de Guanajuato, en Silao, está localizado en el Km. A-382.307.
- 2) Cuando no haya servicio telegráfico en Guanajuato, la tripulación del N° 232 queda autorizada para asumir el itinerario de este tren sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)
- 3) La "Y" de Silao está formada por una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de León y Guanajuato. La vía de conexión es la rama norte de la "Y".

BALDOMERO MORA C.,
Ayudante del Supte. S. T., Aguascalientes, Ags.

ALBERTO AYALA LOPEZ,
Ayudante del Supte. S. L., Aguascalientes, Ags.

ENRIQUE GRANADOS,
Jefe de Despachadores, Aguascalientes, Ags.

RAMON BARAJAS M.,
Superintendente, Aguascalientes, Ags.

RAMIRO E. MARTINEZ,
Supte. General de Transportes, México, D. F.

BENJAMIN MENDEZ,
Aydt. Gerente Gral. Operación, México, D. F.

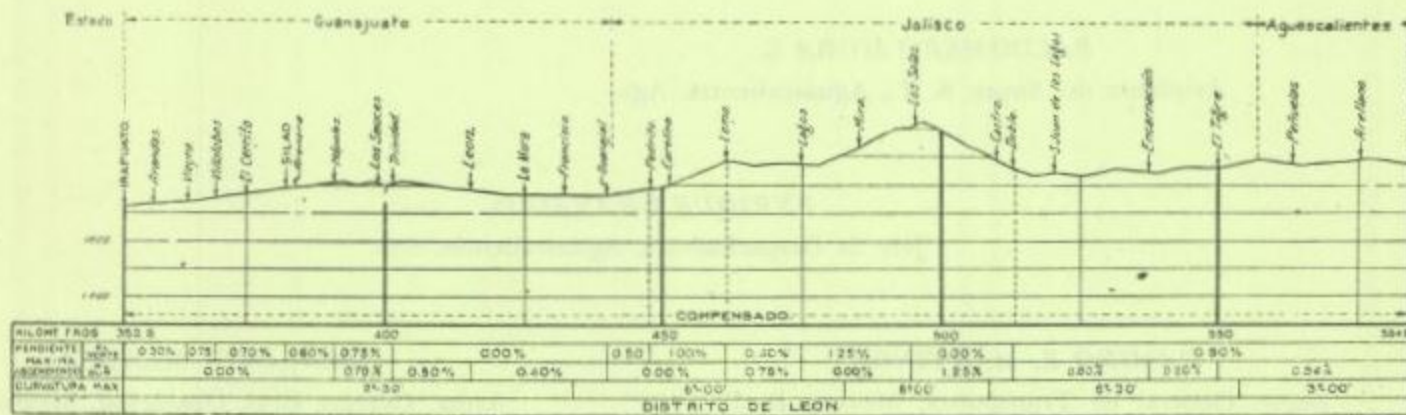
Sen. ROBERTO AMOROS,
Gerente General, México, D. F.

Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista	RUMBO AL NORTE						Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE LEON		Pendiente mínima descendiendo	RUMBO AL SUR					Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Báscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		Segunda Clase		PRIMERA CLASE						ESTACIONES	PRIMERA CLASE				Segunda Clase	Escapes	Otras			
		429	13	231	15	7	14				16		8	232	430					
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario				Pasajeros Diario		Pasajeros Diario	Mixto Diario	Carga Diario					
A-353	352.8	S. 6.00	S. 19.20	S. 16.00	S. 7.35	S. 5.00	0.30	10	DN	IRAPUATO (RI)	14	LI. 10.00	LI. 18.15	LI. 0.50	LI. 20.55	LI. 17.35	Patio	ABCGRTY		
A-358	357.9	b	b	b	b	b				ARANDAS	5	b	b	b	b	b	No hay			
A-365	364.4	6.25	b 19.36	b 16.17	b 7.51	5.12				5.1 VIEYRA	5	b 9.44	b 17.59	0.37	b 20.38	17.14	73			
A-370	369.4	6.35	p 19.45	p 16.26	p 7.59	5.18	0.75	4	D	5.0 VILLALOBOS (V)	5	p 9.37	p 17.52	0.32	p 20.32	17.05	59			
A-376	375.8	b	b	b	b	b	0.70	10		6.4 EL CERRITO	14	b	b	b	b	b	No hay			
A-383	382.3	7.25	p 20.01 20.11	LI. 16.45 ^{X430} H. M.	p 8.14 8.24	p 5.37			DN	6.5 SILAO (SI)	10	p 9.22 9.14	p 17.38 17.30	p 0.20	S. 20.15 H. M.	16.45 ^{X231}	Patio 51-22	AGRTY		
A-385	384.7	b	b	b	b	b	0.60	7		2.4 ARENERA	10	b	b	b	b	b	6ES			
A-392	391.2	7.39	b 20.22	b	b 8.35	5.47				6.5 NAPOLES	10	b 9.03	b 17.21	0.09	b	15.00	34			
A-399	398.1	b	b	b	b	b	0.75	8		6.9 LOS SAUCES	11	b	b	b	b	b	No hay			
A-402	401.6	7.55	p 20.36	p	p 8.49 ^{X14}	5.59			D	3.5 TRINIDAD (TR)	11	p 8.49 ^{X15}	p 17.07	23.58	p	14.40	47			
A-416	415.5	8.20 ^{X14} 9.35 ^{P15}	20.50 21.10	p	p 9.14 ^{P425}	6.13 6.33			DN	13.9 LEON (ON)	15	p 8.25 ^{X425}	p 16.51 16.45	p 23.44 23.24	p	14.15	Patio 39-140	AGT		
A-425	425.0	b	21.20	b	b 9.24	b	0.00	13		9.5 LA MORA	18	b	b	b	b	b	No hay			
A-433	432.2	10.00	p 21.31	p	p 9.40	p 6.53			D	7.2 FRANCISCO (F)	18	p 8.09 8.03	p 16.23	p 23.08	p	15.16	39-28	G		
A-440	439.9	b	21.41	b	b 9.50	b				7.7 GUANAJAL	18	b 7.55	b 16.07	b	b	12				
A-448	447.6	10.35	p 21.52	p	p 10.00	p 7.13	0.50		DN	7.7 PEDRITO (PR)	17	p 7.47	p 15.59	b 22.51	b	12.46	51	AG		
A-452	451.1	b	b	b	b	b	1.00	13		3.5 CAROLINA	17	b	b 15.49	b	b	b	No hay			
A-462	461.2	11.10	b 22.09	b	b 10.16	7.32 ^{X14}				10.1 LOMA	15	b 7.32 ^{X7}	b 15.36	22.36	p	12.20	43			
A-475	474.9	11.30 ^{X430} 12.10	22.22 ^{X8} 22.32	p	p 10.29 10.39	p 7.50	0.40	11	DN	13.7 LAGOS (GS)	15	p 7.17 6.57	p 15.20	p 22.22 ^{X13}	p	12.00 11.15 ^{X425}	Patio 71-67	AGRY		
A-486	485.7	12.35	b 22.49	b	b 10.54 ^{X430}	8.05				10.8 MIRA	15	b 6.41	b 15.01	22.04	p	10.54 ^{X15}	51			
A-496	496.0	13.00	b 23.06	b	b 11.10	8.20	1.25	13	D	10.3 LOS SALAS (OA)	16	p 6.25	p 14.46	21.50	p	10.18	47-5	Y		
A-503	503.0	b	23.15	b	b	b				7.0 PLACA KILOM. A-503	23	6.10	14.31	21.39	b	b	b			
A-511	510.3	13.30	p 23.27	p	p 11.30	8.40	0.00		D	7.3 CASTRO (IB)	1.25	p 5.58	p 14.20	21.28	p	9.35	50-6	ACG		
A-514	513.3	13.35	23.31	b	b 11.33	8.43				3.0 DOBLE	3	b 5.49	b 14.11	21.19	p	9.20	28			
A-521	520.5	14.02 ^{X16}	p 23.42	p	p 11.43	8.52 ^{X430}			D	7.2 SAN JUAN DE LOS LAGOS (SM)	9	p 5.37	p 14.02 ^{X425}	p 21.09	p	9.05 8.40 ^{X7}	36-21	G		
A-529	529.0	b	23.52	b	b	b				8.5 PLACA KILOM. A-529	21	5.23	13.48	20.56	p	b	b			
A-538	537.2	14.48	p 0.05	p	p 12.03	p 9.10			DN	8.2 ENCARNACION (IN)	18	p 5.13	p 13.38	p 20.47	p	8.16	51-17	AG		
A-550	550.0	15.13	b 0.24	b	b 12.19	9.25	0.50	14		12.8 EL TIGRE	18	b 4.54	b 13.21	20.31	p	7.53	52			
A-564	563.6	15.38	p 0.41	p	p 12.34	9.38			D	13.6 PEÑUELAS (PN)	16	p 4.37	p 13.01	20.18	p	7.31	32	G		
A-576	575.3	15.53	b 0.55	b	b 12.47 ^{X16}	9.49		10		11.7 ARELLANO	13	b 4.23	b 12.47 ^{X15}	20.06	p	7.15	48			
A-585	584.9	LI. 16.10 H. M.	LI. 1.10 H. M.	LI. 15.00 H. M.	LI. 10.00 H. M.	LI. 10.00 H. M.		9	DN	9.6 AGUASCALIENTES (DS-AG)	12	S. 4.10 H. M.	S. 12.35 H. M.	S. 19.55 H. M.	S. 7.00 H. M.	Patio	ABCGRTY			

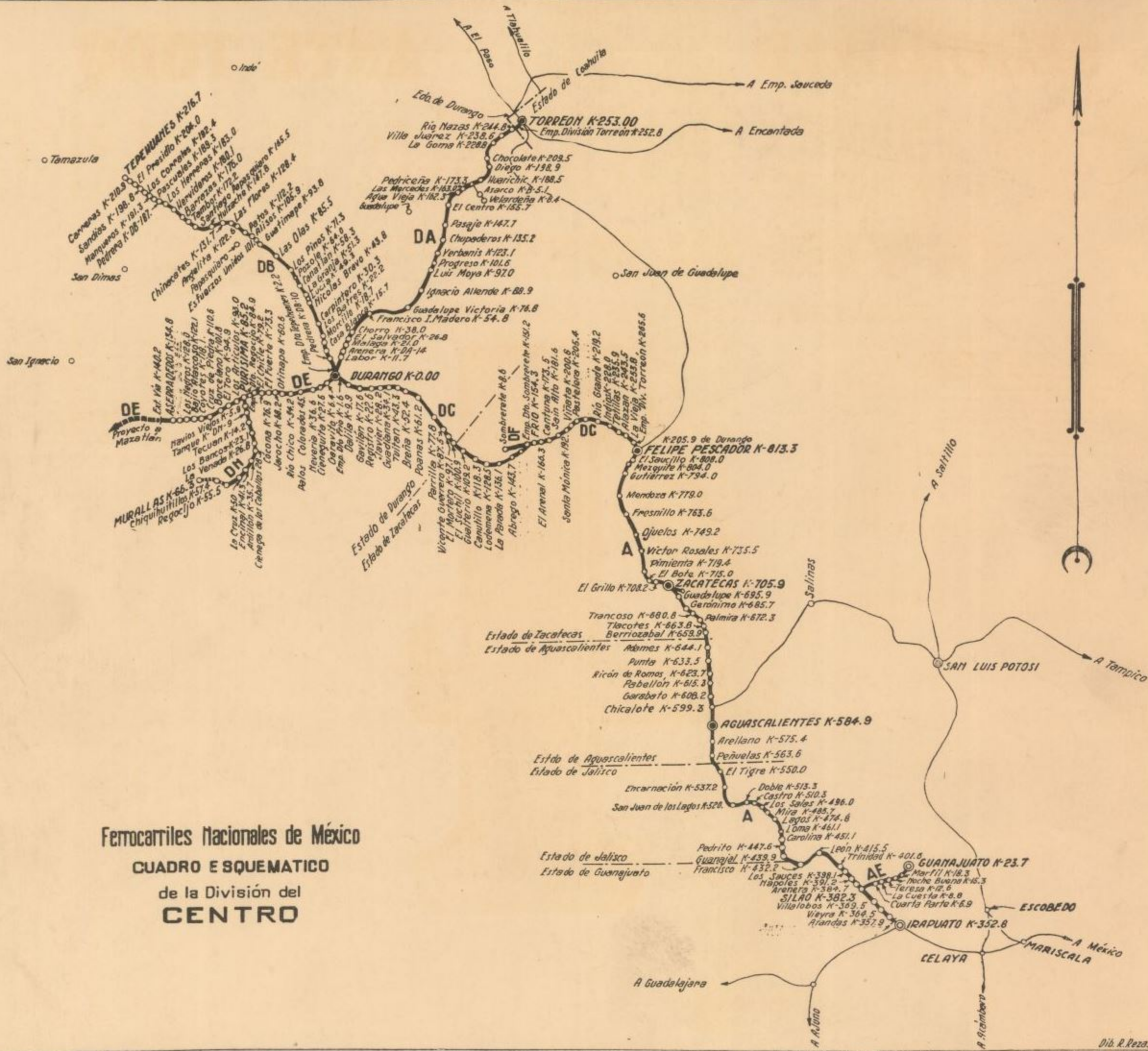
Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) El entronque con el Distrito de Guanajuato, en Silao, está localizado en el Km. A-382.307.
- 2) En Km. A-413.200 hay un lado de "Cementos Portland", con capacidad para 60 unidades.
- 3) Hay registro de trenes en Pedrito y Doble, en los cuales se registrarán solamente aquellos trenes que reciban orden de tren para hacerlo.
- 4) Cuando no haya servicio telegráfico en Silao, la tripulación de N° 232 queda autorizada para sumir el itinerario de este tren sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)
- 5) En Lagos hay un tanque sifón combustible para que máquinas de vapor tomen en casos de emergencia.
- 6) La "Y" de Silao está formada por una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de León y Guanajuato. La vía de conexión es la rama norte de la "Y".



Ferrocarriles Nacionales de México
 CUADRO ESQUEMATICO
 de la División del
CENTRO



Dib. R. Reza.