

This PDF file is from
Este archivo PDF es de

Mapoteca "Manuel Orozco y Berra"

SEGURIDAD



ANTE TODO

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DE GUADALAJARA

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

(Publicado en el "Diario Oficial" del 28 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 10

Comienza a regir a las 0h. 01m. del Miércoles 30 de Agosto de 1950

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE. MODIFICACIONES IMPORTANTES.

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES.

ALBERTO GARDUÑO C.,
SUPERINTENDENTE GENERAL DE TRANSPORTES
MEXICO, D. F.

RAUL NEVAREZ,
AYUDANTE DEL GERENTE GENERAL
MEXICO, D. F.

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

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPOR

| Clase | KR-3 | KR-2 | GR-42 | MR-6 | MR-7 | GR-34 | G-26,27 y 28 | GR-20 | G-16 | F-36 | F-2 | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--|-------------------|-------------------|-----------------------|-----------------|--------|
| 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. | |
| Números | 2200 a 2214 | 2106 a 2145 | 1500 a 1531 | 2511 a 2534 | 2686 y 2687 | 1381 a 1433 | 1243 a 1306 a 1307 a 1329 1330 a 1361 | 1137 a 1191 | 1123 a 1132 | 841 y 843 a 897 | 703 a 727 | |
| Cilindros: diámetro en pulgadas | 26 x 30 | 25 x 30 | 23 x 30 | 25 x 28 | 23½ x 28 | 21 x 30 | 21 x 26 | 21 x 28 | 21 x 30 | 20 x 28 | 17½ x 24 | |
| Motrices: diámetro en pulgadas | 63 | 57 | 58 | 67 | 67 | 58 | 55 | 55 | 61½ | 62 | 56 | |
| Caldera: presión de vapor en libras | 200 | 190 | 200 | 180 | 200 | 200 | 200 | 180 | 180 | 180 | 140 | |
| Fuerza de tracción al 85% en libras | 54,700 | 53,125 | 46,516 | 39,963 | 39,234 | 38,778 | 35,440 | 34,350 | 32,914 | 27,639 | 15,619 | |
| Base rígida, en pies y pulgadas | 16'9" | 15' | 16' | 12' | 13'10" | 15'6" | 15'6" | 15' | 15'9" | 13'6" | 13'6" | |
| Peso de máquina y tender en toneladas métricas | 225 | 199 | 179 | 193 | 199 | 161 | 142 150 y 150 | 146 | 141 | 122 | 67 | |
| RUMBO AL NORTE | | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | |
| DE | A | FACTOR CARRO | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | |
| IRAPUATO | Patti | 5 | 2,855 | 2,505 | 2,105 | 2,080 | 1,835 | 1,760 | 1,475 | 830 | | |
| Patti | Yurécuaro | 5 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| YURECUARO | El Castillo | 5 | 2,495 | 2,190 | 1,830 | 1,805 | 1,590 | 1,530 | 1,275 | 720 | | |
| El Castillo | La Junta | 5 | 1,730 | 1,510 | 1,255 | 1,250 | 1,100 | 1,060 | 880 | 495 | | |
| La Junta | Guadalajara | 5 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| MANZANILLO | Cuyutlán | 4 | ... | 2,315 | ... | 1,925 | 1,700 | 1,620 | 1,365 | 770 | | |
| Cuyutlán | Caleras | 4 | ... | 1,340 | ... | 1,225 | 1,075 | 1,040 | 860 | 485 | | |
| Caleras | Coquimatlán | 4 | ... | 1,240 | ... | 1,130 | 975 | 955 | 795 | 445 | | |
| Coquimatlán | Balcón | 4 | ... | 800 | ... | 680 | 600 | 575 | 480 | 270 | | |
| Balcón | Colima | 4 | ... | 2,420 | ... | 2,010 | 1,785 | 1,695 | 1,415 | 790 | | |
| COLIMA | Kilóm. I-428 | 3 | ... | 700 | ... | 570 | 500 | 480 | 400 | 225 | | |
| Kilóm. I-428 | Ciudad Guzmán | 3 | ... | Bajada | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| CIUDAD GUZMAN | Nicolás | 3 | ... | 1,240 | ... | 1,130 | 975 | 955 | 795 | 445 | | |
| Nicolás | Sayula | 3 | ... | Bajada | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| Sayula | Santa Ana | 3 | ... | 2,330 | ... | 1,935 | 1,710 | 1,630 | 1,360 | 765 | | |
| Santa Ana | La Junta | 3 | ... | 1,240 | ... | 1,130 | 975 | 955 | 795 | 445 | | |
| PENJAMO | Villachuato | 4 | ... | 2,980 | ... | 2,475 | 2,195 | 2,055 | 1,680 | 970 | | |
| Villachuato | Escobillas | 4 | ... | 850 | ... | 780 | 690 | 660 | 550 | 310 | | |
| Escobillas | Ajuno | 4 | ... | 1,275 | ... | 1,860 | 1,645 | 1,535 | 1,290 | 730 | | |
| LOS REYES | Tingüindín | 2 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 210 | 115 | | |
| Tingüindín | Tarecuato | 2 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 450 | 255 | | |
| Tarecuato | Moreno | 2 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 700 | 395 | | |
| Moreno | Zamora | 2 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 940 | 555 | | |
| Zamora | Yurécuaro | 2 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 690 | 400 | | |
| OCOTLAN | Atotonilco | 5 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 750 | 420 | | |
| GUADALAJARA | Pueblitos | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 590 | 335 | | |
| Pueblitos | La Vega | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| La Vega | Matute | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 555 | 315 | | |
| Matute | Ameca | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1,415 | 795 | | |
| LA VEGA | Estancita | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 590 | 335 | | |
| Estancita | San Marcos | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 735 | 410 | | |
| RUMBO AL SUR | | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | |
| DE | A | FACTOR CARRO | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | | TONELADAS | |
| GUADALAJARA | La Junta | 5 | 2,040 | 1,790 | 1,485 | 1,460 | 1,300 | 1,200 | 1,010 | 570 | | |
| La Junta | Yurécuaro | 5 | 2,620 | 2,295 | 1,925 | 1,865 | 1,720 | 1,590 | 1,340 | 755 | | |
| YURECUARO | Patti | 5 | 1,450 | 1,270 | 1,045 | 1,030 | 930 | 890 | 745 | 420 | | |
| Patti | La Piedad | 5 | 1,590 | 2,185 | 1,830 | 1,775 | 1,650 | 1,525 | 1,275 | 675 | | |
| La Piedad | Pénjamo | 5 | 1,620 | 2,295 | 1,925 | 1,865 | 1,720 | 1,590 | 1,340 | 755 | | |
| Pénjamo | Irapuato | 5 | 2,855 | 2,500 | 2,105 | 2,055 | 1,905 | 1,760 | 1,475 | 830 | | |
| GUADALAJARA | Mazatepec | 2 | ... | 1,470 | ... | 1,215 | 1,105 | 1,030 | 900 | 485 | | |
| Mazatepec | Santa Ana | 2 | ... | Bajada | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| Santa Ana | Quemado | 2 | ... | 2,280 | ... | 1,890 | 1,715 | 1,590 | 1,340 | 755 | | |
| Quemado | Nicolás | 2 | ... | 395 | ... | 320 | 280 | 260 | 220 | 120 | | |
| Nicolás | Ciudad Guzmán | 2 | ... | Bajada | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| CIUDAD GUZMAN | Kilóm. I-428 | 2 | ... | 1,300 | ... | 1,075 | 980 | 910 | 740 | 425 | | |
| Kilóm. I-428 | Fernández | 2 | ... | Bajada | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| Fernández | Alzada | 2 | ... | 715 | ... | 605 | 550 | 515 | 425 | 240 | | |
| Alzada | Manzanillo | 2 | ... | Bajada | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| AJUNO | Escobillas | 7 | ... | 2,150 | ... | 1,790 | 1,625 | 1,505 | 1,245 | 705 | | |
| Escobillas | Curimeo | 7 | ... | Bajada | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| Curimeo | Tunillas | 7 | ... | 1,765 | ... | 1,420 | 1,325 | 1,230 | 1,030 | 580 | | |
| Tunillas | Villachuato | 7 | ... | Bajada | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| Villachuato | Pénjamo | 7 | ... | 3,175 | ... | 2,870 | 2,355 | 2,185 | 1,830 | 1,030 | | |
| YURECUARO | Chavinda | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 735 | 410 | | |
| Chavinda | Tarecuato | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 555 | 315 | | |
| Tarecuato | Los Reyes | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| ATOTONILCO | Ocotlán | 5 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 750 | 420 | | |
| AMECA | Matute | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 555 | 315 | | |
| Matute | Refugio | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1,270 | 715 | | |
| Refugio | Primavera | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 555 | 315 | | |
| Primavera | Pueblitos | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 615 | 345 | | |
| Pueblitos | Guadalajara | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| SAN MARCOS | Etzatlán | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 880 | 500 | | |
| Etzatlán | Estancita | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 555 | 315 | | |
| Estancita | La Vega | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 985 | 555 | | |

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

MAQUINAS DIESEL-ELECTRICAS

| Clase | DE-10 (Cga) | DE-11 | DE-12 | DE-10 (Psgr) | DE-9 | DE-8 |
|--|-------------|-----------------|-------------|--------------|----------|-------------|
| Iniciales | N. de M. | N. de M. | N. de M. | N. de M. | N. de M. | N. de M. |
| Números | 6200 a 6209 | 6300-A a 6319-A | 6400 a 6413 | 6210 a 6213 | 6100 | 6000 y 6001 |
| Velocidad mínima, kilómetros por hora | 18 | 18 | 18 | 23 | 23 | 34 |
| Velocidad máxima, kilómetros por hora | 80 | 105 | 105 | 105 | 105 | 145 |
| Relación de engranes | 65:12 | 62:15 | 63:15 | 62:15 | 63:15 | 58:21 |
| Fuerza de tracción continuada, en libras | 74,000 | 40,000 | 82,000 | 58,000 | 41,400 | 28,500 |
| Base rígida, en pies y pulgadas | 9' | 9' | 16'9" | 9' | 15'6" | 15'4" |
| Peso en toneladas métricas | 210 | 105 | 270 | 210 | 174 | 163 |

| RUMBO AL NORTE | | FACTOR CARRO | TONELAJES | | | | |
|----------------|---------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| DE | A | | TONELAJES | TONELAJES | TONELAJES | TONELAJES | TONELAJES |
| IRAPUATO | Patti | 5 | 4,715 | 2,360 | 4,190 | 1,960 | 1,580 |
| Patti | Yurécuaro | 5 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| YURECUARO | El Castillo | 5 | 4,160 | 2,080 | 3,700 | 1,700 | 1,365 |
| El Castillo | La Junta | 5 | 2,900 | 1,450 | 2,580 | 1,175 | 945 |
| La Junta | Guadalajara | 5 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| MANZANILLO | Cuyutlán | 4 | 4,400 | 2,200 | 3,915 | 1,820 | 1,460 |
| Cuyutlán | Caleras | 4 | 2,545 | 1,275 | 2,265 | 1,150 | 925 |
| Caleras | Coquimatlán | 4 | 2,355 | 1,175 | 2,095 | 1,045 | 840 |
| Coquimatlán | Balcón | 4 | 1,520 | 760 | 1,350 | 645 | 515 |
| Balcón | Colima | 4 | 4,600 | 2,300 | 4,095 | 1,910 | 1,535 |
| COLIMA | Kilóm. I-428 | 3 | 1,250 | 625 | 1,110 | 535 | 430 |
| Kilóm. I-428 | Ciudad Guzmán | 3 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| CIUDAD GUZMAN | Nicolás | 3 | 2,355 | 1,175 | 2,095 | 1,045 | 840 |
| Nicolás | Sayula | 3 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| Sayula | Santa Ana | 3 | 4,425 | 2,215 | 3,935 | 1,830 | 1,470 |
| Santa Ana | La Junta | 3 | 2,355 | 1,175 | 2,095 | 1,045 | 840 |

| RUMBO AL SUR | | FACTOR CARRO | TONELAJES | | | | |
|---------------|---------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| DE | A | | TONELAJES | TONELAJES | TONELAJES | TONELAJES | TONELAJES |
| GUADALAJARA | La Junta | 5 | 3,435 | 1,720 | 3,055 | 1,400 | 1,125 |
| La Junta | Yurécuaro | 5 | 4,400 | 2,200 | 3,915 | 1,840 | 1,475 |
| YURECUARO | Patti | 5 | 2,400 | 1,200 | 2,135 | 995 | 800 |
| Patti | La Piedad | 5 | 4,200 | 2,100 | 3,735 | 1,765 | 1,420 |
| La Piedad | Pénjamo | 5 | 4,400 | 2,200 | 3,915 | 1,840 | 1,475 |
| Pénjamo | Irapuato | 5 | 4,610 | 2,305 | 4,100 | 2,040 | 1,630 |
| GUADALAJARA | Mazatepec | 2 | 2,790 | 1,395 | 2,480 | 1,185 | 950 |
| Mazatepec | Santa Ana | 2 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| Santa Ana | Quemado | 2 | 4,330 | 2,165 | 3,850 | 1,835 | 1,470 |
| Quemado | Nicolás | 2 | 770 | 385 | 685 | 300 | 240 |
| Nicolás | Ciudad Guzmán | 2 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| CIUDAD GUZMAN | Kilóm. I-428 | 2 | 2,400 | 1,200 | 2,135 | 1,050 | 840 |
| Kilóm. I-428 | Fernández | 2 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |
| Fernández | Alzada | 2 | 1,550 | 775 | 1,380 | 590 | 475 |
| Alzada | Manzanillo | 2 | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada | Bajada |

NOTAS:

- No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.
- De la clase G-26 exclúyanse las locomotoras números 1243, 1245, 1247, 1249, 1250, 1272, 1273, 1282, 1294, 1296 y 1303 que son clase GR-26 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- De las clases G-27 y G-28 exclúyanse las locomotoras números 1307, 1311, 1313, 1319, 1327, 1331, 1333, 1335, 1336, 1338, 1339, 1342 a 1346, 1348, 1349, 1353, 1356, 1357, 1359 y 1362 que son clase GR-32 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- Cuando un tren sea manejado por dos (2) unidades "A" acopladas clase DE-11, el tonelaje que deberán remolcar será el doble del tabulado, que aparece en la columna respectiva.
- Cuando máquinas de vapor ayuden a trenes manejados por máquinas Diesel clase DE-10 (Carga) Números 6200 a 6209, DE-11 Números 6300-A a 6319-A, DE-12 Números 6400 a 6413, redúzcase el tonelaje de las máquinas de vapor en un 10% y en un 15% cuando el tren vaya manejado por máquina DE-10 (Pasajeros).
- Un tren manejado por una máquina clase DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12 y otra clase DE-10 (Pasajeros) redúzcase el 11% al tonelaje de la máquina, ya sea DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12, con objeto de que la velocidad mínima en ningún caso sea inferior a 23 kilómetros por hora.
- En las reducciones a que se refieren las cláusulas (5) y (6) queda incluido lo correspondiente a riel mojado, por lo que en estos casos no es aplicable la cláusula (3) del capítulo "Tonelaje Ecuacionado".

TONELAJE ECUACIONADO

- Tonelaje ecuacionado es una base nominal técnica que tiene por objeto compensar uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para los trenes compuestos de carros cargados o vacíos, o de cargados y vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.
- Para ecuacionar el tonelaje de un tren y ajustarlo al que marca la tabla, obténgase de las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada unidad y cuando esto no sea posible calcúlese el peso del contenido de una manera estimativa. Agréguese al peso bruto de cada unidad que lo componga (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la cifra que muestre la columna "FACTOR CARRO" en el tramo correspondiente. Ejemplo:

42 carros, con peso bruto total de..... 2,100 toneladas
Factor carro 10 que multiplicado por 42 (carros) es igual a 420 toneladas

Total 2,520 toneladas ecuacionadas.

- Cuando las condiciones atmosféricas lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- En los costados de las casetas de las máquinas está anotada su fuerza de tracción al 85% en libras, cuyo factor se emplea para calcular su tonelaje en aquellos casos en que no lo muestre la tabla correspondiente, debiendo procederse conforme al siguiente ejemplo: Se desea saber el tonelaje ecuacionado que remolca una máquina que tenga marcado en la caseta 38%, lo que indica 38,000 libras de

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

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

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

| DISTRITO DE LA BARCA | | RUMBO AL SUR | | | | | | | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts. | | Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y" | |
|----------------------|---|------------------------------|----------------|-----------------------|-------------------------|----------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|--|------------|---|--|
| HORARIO No. 10 | | Pendiente máxima ascendiendo | PRIMERA CLASE | | | | | SEGUNDA CLASE | | Escapes | Otras | | |
| ESTACIONES | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | | Mixtos y Carga | Por ciento | 18 | 314 | 312 | 6 | 12 |  |  |  |  | 502 | 504 |
| | | Pasajeros Diario | | | Mixto Diario | Mixto Diario | Rápido Pasajeros Diario | Pasajeros Diario | Carga Diario | Rápido Carga Diario | | | |
| DN | IRAPUATO (RI) | | | H. M. 11.13.05 | | H. M. 11.19.10 | H. M. 11.23.55 | H. M. 11. 1.05 | H. M. 11.15.35 | H. M. 11. 4.35 | Patio | ABCGRTY | |
| | 12.1 COVARRUBIAS | 14 | 0.60 | b 12.50 | | b 18.53 | 23.38 | 0.48 | 15.18 | 4.18 ^{X11} | 44 | | |
| | 4.1 RIVERA | | 1.00 | b 12.46 | | b 18.46 | 23.33 | 0.42 | 15.11 | 3.51 | 38 | | |
| | 7.8 JOAQUIN | 9 | | b 12.38 | | b 18.35 | 23.24 | 0.32 | 14.58 | 3.39 | 44 | | |
| D | 8.2 ABASOLO (AB) | 9 | 0.32 | p 12.29 | | p 18.24 | 23.16 | 0.23 | 14.45 | 3.27 ^{X5} | 38 | G | |
| D | 6.1 CORRALEJO (RF) | 7 | 0.25 | p 12.19 | | p 18.15 | 23.10 | 0.16 | 14.34 | 3.03 | 54 | | |
| DN | 11.4 PENJAMO (PA) | 12 | 0.30 | p 12.07 | | S. 18.00 | 22.59 | 0.04 | 14.14 | 2.45 | Patio | ABCGRTY | |
| | 14.5 VILLASEÑOR (VN) | 16 | 0.70 | p 11.57 | | H. M. | 22.53 | 23.54 | 13.32 | 2.14 | 31 | G | |
| D | 7.1 PALO VERDE (PV) | 8 | 0.75 | p 11.44 | | | 22.38 | 23.39 | 13.20 | 2.04 | 43 | G | |
| | 9.1 LA MARAÑA | 15 | 0.80 | b | | | | | | | No hay | | |
| | 4.2 CORTES | | | b 11.21 | | | 22.17 | 23.17 | 13.01 | 1.47 | 39 | | |
| D | 6.7 LA PIEDAD (DA) | 7 | 0.75 | p 11.14 | | | 22.10 | 23.09 ^{X503} | 12.50 | 1.37 | 50-44 | G | |
| | 4.2 TANQUE KILOM. 1-96 | 15 | 0.85 | b | | | | | | | No hay | A | |
| D | 9.1 PATI (IA) | | 0.50 | p 10.46 | | | 21.54 | 22.50 | 12.24 | 1.15 | 60 | | |
| | 8.1 MIRANDILLAS | 16 | 1.10 | b | | | | | | | No hay | | |
| | 4.8 MONTELEON | | | b 10.26 | | | 21.33 | 22.28 | 11.57 | 0.40 | 45 | | |
| DN | 8.4 YUREGUARO (YO) | 9 | 0.45 | p 10.13 ^X | H. M. 11.12.30 | | p 21.19 | 22.13 | 11.35 | 0.20 ^X | Patio | ABCGRTY | |
| | 7.5 VILLANUEVA | 8 | | b 9.42 | b 12.20 | | p 21.13 | 22.0 | 10.15 ⁵⁰¹ | 23.55 ⁵⁰³ | 43 | | |
| | 8.2 EL ALVAREÑO | 15 | 0.40 | b | | | | | | | No hay | | |
| D | 5.4 NEGRETE (NG) | | | p 9.29 | p 12.01 ^{X501} | | 20.51 | 21.11 | 9.46 | 23.26 | 58 | G | |
| | 2.8 SALAMEA | 8 | 0.14 | b | | | | | | | 4ES | | |
| D | 3.5 LA BARCA (BR) | | 0.33 | p 9.18 | p 11.49 ^{X313} | | p 20.42 | 21.32 | 9.35 | 23.16 | 44-33 | G | |
| | 4.6 FELICIANO | 5 | 0.45 | b 9.03 | b 11.36 | | 20.34 | 21.21 | 9.20 | 23.09 | 16 | | |
| | 8.6 LIMON | 10 | | b 8.53 | b 11.24 | | 20.26 ^{X17} | 21.11 | 9.07 | 22.57 | 40 | | |
| DN | 15.0 OCOTLAN (OC) | 14 | | p 8.40 | p 11.08 | | p 20.11 | 20.57 ^{X17} | 8.50 ^{P18} | 22.40 | Patio | AGTY | |
| | 2.4 CAMCEL | 12 | 0.50 | b | | | | | | | 62 | | |
| | 8.7 EL GRANDE | | | b 8.11 | b 10.49 | | 19.55 | 20.39 | 7.54 | 22.10 | 45 | | |
| D | 6.4 PONCITLAN (PC) | 7 | | p 8.03 | p 10.40 | | 19.47 | 20.33 | 7.44 ^{X11} | 22.02 | 45 | G | |
| | 5.8 CONSTANCIA | 7 | 0.35 | b 7.50 ^{X11} | b 10.31 | | 19.40 | 20.26 | 7.09 | 21.55 | 43 | | |
| | 8.2 SAN JACINTO | 9 | 0.30 | b 7.41 | b 10.20 | | 19.31 | 20.17 | 6.59 | 21.46 | 37 | | |
| | 4.8 CORONA | 8 | 0.66 | b | | | | | | | No hay | | |
| D | 2.8 ATEQUIZA (AQ) | | 0.64 | p 7.31 | p 10.08 | | 19.22 | 20.08 | 6.46 ^{X5} | 21.35 ^{X17} | 59 | AG | |
| D | 8.4 LA CAPILLA (CI) | 9 | 1.00 | p 7.12 | p 9.54 | | 19.12 | 19.59 | 6.26 | 20.58 | 43 | | |
| D | 7.5 EL CASTILLO (AJ) | 8 | | p 7.06 ^{X5} | p 9.44 | | 19.03 | 19.51 | 6.15 | 20.47 | 55 | | |
| | 7.4 LADRILLERA | 8 | 0.71 | b 6.54 | b 9.34 | | 18.54 | 19.43 | 6.04 | 20.35 | 42 | | |
| | 10.2 LA JUNTA | 12 | 0.88 | p 6.42 | p 9.20 | | 18.42 | 19.31 | 5.49 | 20.20 | 29 | RTY | |
| VIA DOBLE | 5.9 "Y" GUADALAJARA | | 1.00 | b | | | | | | | No hay | Y | |
| DN | 1.3 GUADALAJARA (DS) | 2 | | S. 6.30 | S. 9.05 ^{X11} | | S. 18.30 | S. 19.20 | S. 5.30 | S. 20.00 | Patio 1050 | ABCGMRT | |
| | | | | H. M. | H. M. | | H. M. | H. M. | H. M. | H. M. | | | |
| HORARIO No. 10 | | | | 18 | 314 | 312 | 6 | 12 | 502 | 504 | | | |
| | | | | Pasajeros Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | Rápido Pasajeros Diario | Pasajeros Diario | Carga Diario | Rápido Carga Diario | | | |

NOTAS:

- 1) De la vía de la bodega en El Castillo, parte una vía de la fábrica "El Salto" de 3,000 metros de longitud. Las máquinas no deben hacer uso de esta vía.
- 2) Como no hay escape en La Junta, los trenes rumbo al Sur que deban encontrar o librar a trenes de dirección opuesta, deben permanecer en la vía de salida de la vía doble, hasta efectuar el encuentro o libramiento.
- 3) Nos. 6 y 12 quedan autorizados para no registrarse ni confrontar el registro en La Junta. El Despachador dará el correspondiente check de registro por medio de orden de tren.

Dirección Superior "AL NORTE"

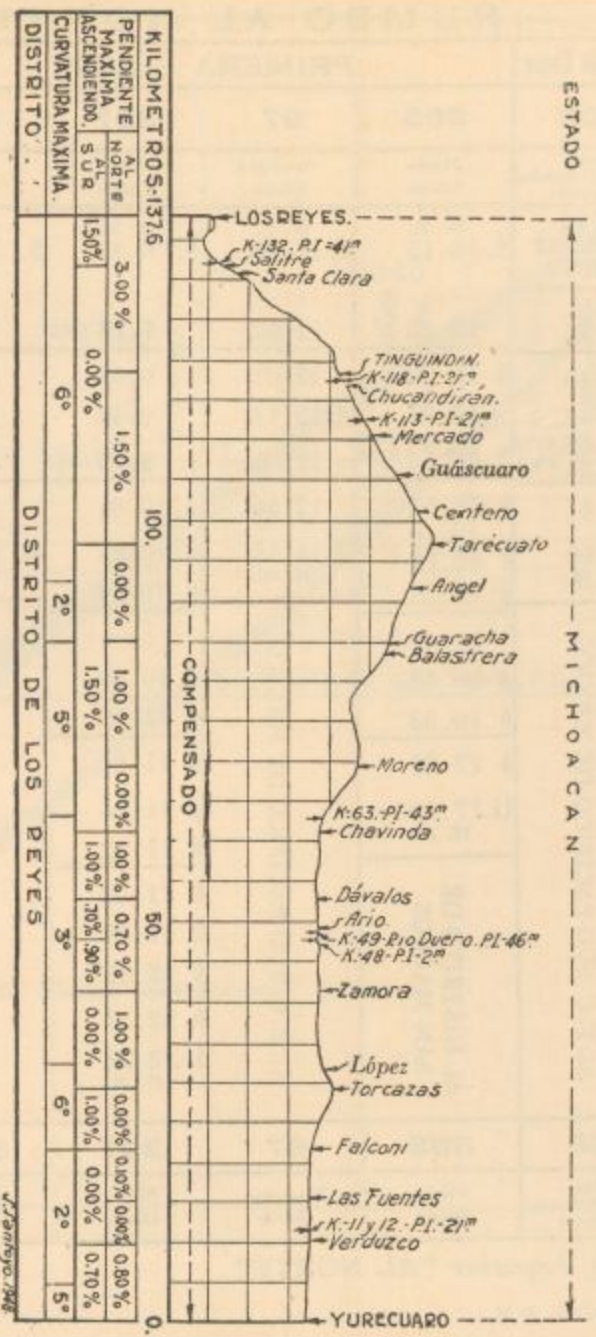
| Número de las Estaciones | Distancia de Inapunto vía Guadalajara Kilómetros | RUMBO AL NORTE | | | | Pendiente máxima ascendiendo | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | DISTRITO DE SAYULA | | | | Pendiente mínima ascendiendo | RUMBO AL SUR | | | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts. | | Agua Bascula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegrafos "Y" |
|--------------------------|---|-------------------|---|-----------------------|-------------------|------------------------------|---|--------------------------------|----|------|----------------------|------------------------------|-------------------|---|-----------------|-----|--|-------|--|
| | | Segunda Clase | | PRIMERA CLASE | | | | HORARIO No. 10 | | | | | PRIMERA CLASE | | Segunda Clase | | trapes | Otras | |
| | | 427 | 93 | 91 | 303 | | | ESTACIONES | | | | | 92 | 304 | 94 | 428 | | | |
| I-520 | 519.0 | H. M. 5.10 | H. M. S. 22.02 | H. M. S. 9.17 | | | DN..... | COLIMA.....(IM) | | | H. M. 11.16.45 | | H. M. 11. 6.02 | H. M. 11.15.20 | Patio 30-175 | | ACGRTY | | |
| I-515 | 514.1 | | | b | | 5 | ..... | 5.5 ESTANCIA..... | 6 | 0.50 | b | | | | No hay | | | | |
| I-507 | 506.1 | 5.45 x94 | p 22.16 | p 9.35 | 2.00 | 7 | D..... | 8.0 SALVADOR.....(VU) | 9 | 1.00 | p 16.28 | | p 5.45 x427 | 14.59 | 23 | | G | | |
| I-498 | 497.2 | 6.04 | p 22.24 | p 9.47 | | 7 | D..... | 8.9 ALZADA.....(JD) | 10 | | p 16.15 | | p 5.32 | 14.39 | 23 | | G | | |
| I-494 | 493.1 | 6.12 | p 22.29 | b 9.54 | 1.00 | 4 | D..... | 4.1 FERNANDEZ..... | 5 | 2.00 | b 16.07 | | 5.24 | 14.26 | 27 | | | | |
| I-486 | 485.8 | 6.30 | p 22.44 | p 10.06 | | 8 | D..... | 7.3 TONILITA.....(OL) | 10 | | p 15.56 | | p 5.13 | 14.13 | 18 | | | | |
| I-478 | 477.2 | 6.52 | p 22.58 | p 10.23 | | 9 | D..... | 8.6 VILLEGAS.....(VM) | 11 | | p 15.42 | | p 4.59 | 13.53 | 21 | | A | | |
| I-474 | 473.6 | 7.03 | p 23.06 | p 10.31 | 2.00 | 4 | D..... | 5.6 HIGUERA.....(HG) | 5 | | p 15.33 | | p 4.50 | 13.46 | 21 | | | | |
| I-467 | 466.6 | 7.22 | 23.19 | b 10.44 | | 7 | D..... | 7.0 PLATANAR..... | 9 | 0.00 | b 15.23 | | 4.40 | 13.36 | 19 | | T | | |
| I-461 | 460.8 | 7.34 | p 23.30 | p 10.55 | | 7 | D..... | 5.8 ATENQUIQUE.....(CQ) | 9 | | p 15.14 | | p 4.31 | 13.26 | 33 | | | | |
| I-458 | 457.9 | 7.42 | 23.35 | b 11.00 | | 4 | D..... | 2.9 QUITO..... | 5 | | b 15.09 | | 4.26 | 13.11 | 18 | | A | | |
| I-451 | 450.7 | 7.57 | p 23.59 | p 11.14 | 1.90 | 7 | D..... | 7.2 TUXPAN.....(UX) | 9 | | p 14.50 | | p 4.16 | 12.59 | 30 | | A G | | |
| I-441 | 440.8 | 8.22 | p 0.17 | p 11.32 | | 9 | D..... | 9.9 ZAPOTILIC.....(ZF) | 12 | | p 14.44 | | p 4.01 | 12.40 | 16-37 | | G | | |
| I-435 | 434.2 | 8.39 | 0.30 | p 11.45 | | 6 | D..... | 6.6 HUESCALAPA.....(HU) | 8 | | p 14.33 | | 3.50 | 12.25 | 18-27 | | | | |
| I-423 | 422.9 | 9.45 | 0.48 1.03 | q 12.03 x428 12.23 | H. M. S. 7.05 | 10 | D..... | 11.3 CIUDAD GUZMAN.....(ZP) | 13 | 1.00 | q 14.20 13.55 | H. M. 11.21.20 | p 3.37 3.17 | 12.05 10.35 x91 | PATIO 30-140 | | ACGRTY | | |
| I-414 | 413.1 | | | b | 0.90 | 8 | D..... | 9.8 PROVIDENCIA..... | 11 | 0.40 | b | | | | 4 | | | | |
| I-411 | 410.6 | 10.05 | 1.16 | p 12.36 | | 2 | D..... | 2.5 MANZANO.....(MC) | 3 | 0.00 | p 13.42 | p 21.02 | 3.04 | 10.20 | 26 | | | | |
| I-407 | 406.7 | 10.13 x428 | 1.21 | b 12.41 | | 3 | D..... | 3.9 NICOLAS..... | 4 | | b 13.36 | b 20.54 | 2.58 | 10.13 x427 | 31-11 | | | | |
| I-400 | 399.7 | 10.25 | 1.33 | b 12.53 | | 9 | D..... | 7.0 QUEMADO..... | 11 | 3.00 | b 13.19 | b 20.34 | 2.41 | 9.39 | 44 | | | | |
| I-395 | 394.8 | 10.36 | p 1.42 | p 12.58 x92 13.07 | | 4 | D..... | 7.0 SAYULA.....(YU) | 6 | 0.80 | p 13.12 13.02 x91 | p 20.24 | p 2.34 | 9.29 | 34-37 | | A G | | |
| I-387 | 386.7 | 10.49 | 1.51 | b 13.16 | | 7 | D..... | 5.1 CAMELITA..... | 10 | 0.50 | b 12.52 | b 20.02 | 2.19 | 9.07 | 26 | | | | |
| I-380 | 380.0 | | | b | 1.00 | 9 | D..... | 6.7 AMACUECA..... | 13 | 0.00 | b | b | | | No hay | | | | |
| I-377 | 376.2 | 11.05 | p 2.06 | b 13.31 | | 9 | D..... | 5.8 ATOYAC.....(BR) | 13 | | p 12.39 | p 19.47 | p 2.06 | 8.51 | 24 | | | | |
| I-370 | 370.0 | 11.15 | 2.14 | b 13.39 | 8.41 x428 | 5 | D..... | 6.2 TECHALUTA..... | 7 | 0.70 | b 12.27 | b 19.32 | 1.52 | 8.41 x303 | 19 | | | | |
| I-361 | 360.4 | 11.29 | p 2.27 | p 13.52 | | 8 | D..... | 9.6 VERDIA.....(HA) | 13 | 0.20 | p 12.16 | p 19.18 | p 1.42 | 8.17 | 41 | | G | | |
| I-350 | 349.3 | 12.02 x92 | p 2.43 | p 14.08 | | 9 | D..... | 11.1 ZACOALCO.....(ZO) | 13 | 0.60 | p 12.02 x427 | p 19.00 | p 1.28 | 8.01 | 48 | | A | | |
| I-340 | 339.7 | 12.16 | p 2.56 | p 14.21 | | 8 | D..... | 9.6 CATARINA.....(AR) | 11 | 0.20 | p 11.48 | p 18.41 | p 1.13 | 7.45 | 40 | | | | |
| I-328 | 327.5 | 12.44 | p 3.11 | p 14.36 | | 10 | D..... | 12.2 SANTA ANA.....(SV) | 15 | | p 11.35 | p 18.23 | p 1.00 | 7.27 | 22 | | G | | |
| I-324 | 323.8 | | | b | | 8 | D..... | 5.7 MASCOTA..... | 11 | | b | b | | | 3 | | | | |
| I-320 | 319.5 | 12.58 | 3.22 | b 14.46 | | 8 | D..... | 4.3 BALASTRE..... | 11 | 0.00 | b 11.20 | b 18.09 | 0.45 | 7.10 | 27 | | | | |
| I-314 | 313.9 | | 3.30 | b 14.54 | | 5 | D..... | 5.6 VALENCIA..... | 7 | | b | b | | | No hay | | | | |
| I-308 | 307.6 | 13.27 | p 3.41 | p 15.05 | | 6 | D..... | 6.3 MAZATEPEC.....(MK) | 8 | 0.60 | p 11.08 | p 17.53 | p 0.33 | 6.49 | 38-111 | | A Y | | |
| I-301 | 301.0 | | | b | | 10 | D..... | 6.6 TEPETATES..... | 13 | 0.00 | b | b | | | No hay | | | | |
| I-297 | 296.7 | 13.45 | 3.55 | b 15.19 | 10.55 x92 | 0.30 | D..... | 4.3 FLORES..... | 11 | 0.80 | b 10.55 x303 | b 17.33 | 0.19 | 6.29 | 28 | | | | |
| I-288 | 287.2 | 14.06 | p 4.10 | p 15.34 | | 9 | D..... | 9.5 TLAJOMULCO.....(MU) | 11 | 0.80 | p 10.42 | p 17.22 | p 0.07 | 6.15 | 29 | | | | |
| I-285 | 284.3 | | | b | | 9 | D..... | 2.9 LOMAS DE TEJEDA..... | 12 | | b | b | | | No hay | | | | |
| I-277 | 276.9 | 14.27 | 4.23 | b 15.47 | | 1.00 | D..... | 7.4 OROZCO..... | 8 | | b 10.29 | b 17.04 | 23.54 | 6.00 | 28 | | | | |
| I-271 | 270.6 | | | b | | 6 | D..... | 6.3 JNCALPA..... | 8 | | b | b | | | 12 | | | | |
| I-268 | 267.5 | | | b | | 4 | D..... | 3.1 MOJONERA..... | 5 | 0.00 | b | b | | | 51 | | | | |
| I-252 | 266.3 | 14.50 | p 4.38 | p 16.02 | | 6 | D..... | 1.2 LA JUNTA..... | 8 | | p 10.16 | p 16.49 | p 23.42 | 5.30 | 29 | | R T Y | | |
| I-258 | 260.4 | | | b | | 0.40 | D..... | 5.9 "Y" GUADALAJARA..... | 2 | 1.00 | b | b | | | No hay | | Y | | |
| I-260 | 259.1 | 11.15.10 H. M. | 11. 5.00 H. M. | 11.16.20 H. M. | 11.12.05 H. M. | 2 | DN..... | 1.3 GUADALAJARA.....(DS-G) | 2 | | S. 10.05 H. M. | S. 16.35 H. M. | S. 23.30 H. M. | S. 5.10 H. M. | Patio 1050 | | ABCGMRT | | |
| | | 427 | 93 | 91 | 303 | | HORARIO No. 10 | | | | | 92 | 304 | 94 | 428 | | | | |
| | | Carga Diario | Pasajeros Miérc., Viernes y Domingo | Pasajeros Diario | Mixto Diario | | | | | | | Pasajeros Diario | Mixto Diario | Pasajeros Martes, Jueves y Sábado | Carga Diario | | | | |

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:—1) Con el escape de Manzano y la vía principal, conecta un ladero particular E. N. con capacidad para 9 unidades de 13.7 Mts.

2) Hay un ladero en Kilóm. I-460.1 con capacidad para 9 unidades de 13.7 Mts.

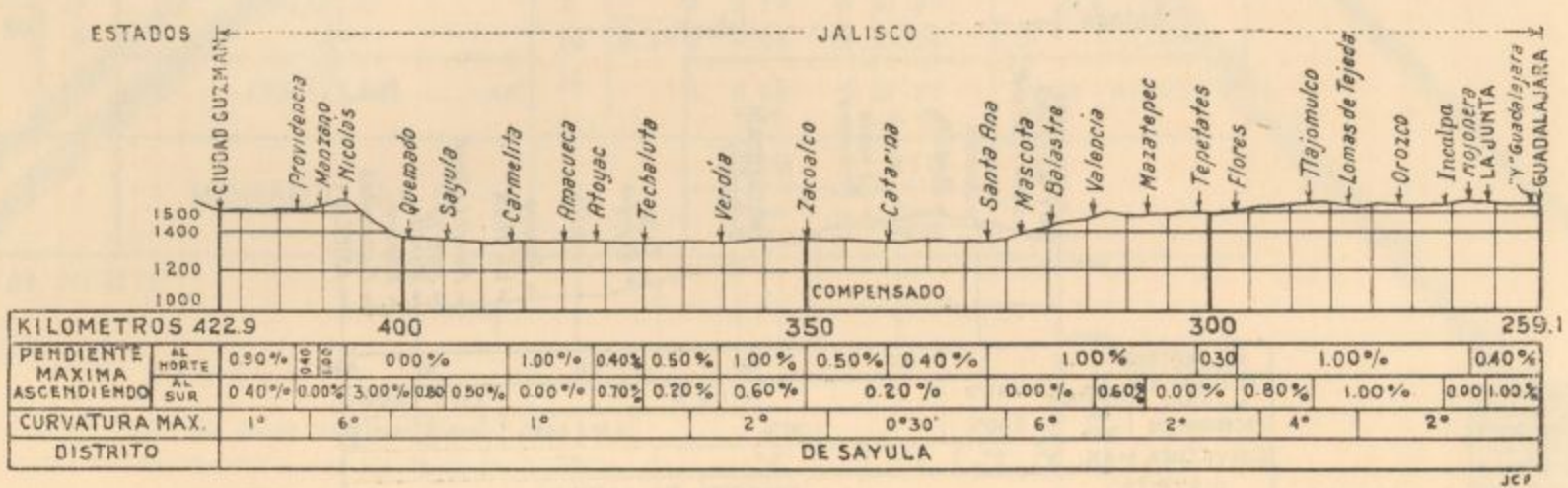
| Número de las Estaciones | Distancia de Yurecuaro | RUMBO AL NORTE | | | | DISTRITO DE LOS REYES | | | | RUMBO AL SUR | | | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts. | Agua Balsa Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y" |
|--------------------------|------------------------|----------------|------------|------------------------------|---|-----------------------|---------------------|------------------------------|---|--------------------|--------------|---------|-------|--|--|
| | | PRIMERA CLASE | | Pendiente máxima ascendiendo | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | HORARIO No. 10 | | Pendiente máxima ascendiendo | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | PRIMERA CLASE | | Escapes | Otras | | |
| | | Mixto Diario | 313 | | | ESTACIONES | Mixto y Carga | | | 314 | Mixto Diario | | | | |
| IB-138 | 137.6 | S. | H. M. 4.15 | 3.00 | 24 | D..... | LOS REYES.....(LR) | 30 | 1.50 | U. 18.15 | Patio 53 | AGRTY | | | |
| IB-132A | 131.7 | b | ..... |  |  | ..... | 5.9 | | | SALITRE..... | b |  | ..... | 14EN | ..... |
| IB-132 | 131.1 | b | ..... |  |  | ..... | 0.6 | | | SANTA CLARA..... | b |  | ..... | 5EN | ..... |
| IB-119 | 118.1 | p | 5.15 | 1.50 | 10 | D..... | TINGUINDIN.....(TG) | 12 | 0.00 | p 17.30 | 26 | ACRY | | | |
| IB-117 | 116.7 | b | ..... |  |  | ..... | 1.4 | | | CHUCANDIRAN..... | b |  | ..... | 9ES | ..... |
| IB-111 | 110.7 | b | 5.30 |  |  | ..... | 6.0 | | | MERCADO..... | b | | 17.04 | 17 | ..... |
| IB-106 | 105.9 | b | ..... | 1.50 | 15 | ..... | GUASCUARO..... | 18 | 1.50 | b | ..... | 2EN | | | |
| IB-102 | 101.7 | b | ..... |  |  | ..... | 4.2 | | | CENTENO..... | b |  | ..... | No hay | A |
| IB- 98 | 97.1 | b | 6.00 |  |  | ..... | 4.6 | | | TARECUATO..... | b | | 16.35 | 23 | Y |
| IB- 92 | 91.8 | p | 6.15 | 0.00 | 6 | D..... | ANGEL.....(EG) | 8 | 1.50 | p 16.24 | 13 | ..... |  |  |  |
| IB- 85 | 84.6 | b | 6.29 |  |  | ..... | 7.2 | | | GUARACHA..... | b | | 16.07 | 12 | ..... |
| IB- 84 | 83.8 | ..... | ..... |  |  | ..... | 0.8 | | | BALASTRERA..... | ..... |  | ..... | 45-15 | ..... |
| IB- 70 | 69.9 | p | 7.00 | 1.00 | 16 | D..... | MORENO.....(MJ) | 11 | 1.00 | p 15.41 | 14 | G | | | |
| IB- 62 | 61.4 | p | 7.15 |  |  | ..... | 8.5 | | | CHAVINDA.....(AV) | D | | 15.21 | 16 | G |
| IB- 53 | 52.8 | b | 7.39 |  |  | ..... | 8.6 | | | DAVALOS..... | b | | 15.00 | 8 | ..... |
| IB- 49 | 49.0 | b | 7.48 | 0.70 | 8 | ..... | ARIO..... | 10 | 0.90 | b 14.53 | 15 | A | | | |
| IB- 42 | 41.5 | p | 8.26 |  |  | ..... | 7.5 | | | ZAMORA.....(ZA) | D | | 14.39 | 24-43 | GT |
| IB- 32 | 31.6 | b | ..... |  |  | ..... | 9.9 | | | LOPEZ..... | b |  | ..... | No hay | ..... |
| IB- 29 | 28.7 | b | 8.50 | 0.00 | 8 | ..... | TORCAZAS..... | 10 | 1.00 | b 13.54 | 15 | ..... |  |  |  |
| IB- 22 | 21.3 | p | 9.06 |  |  | ..... | 7.4 | | | FALCONI.....(QU) | D | | 13.40 | 15 | ..... |
| IB- 16 | 15.3 | b | 9.17 |  |  | ..... | 6.0 | | | LAS FUENTES..... | b | | 13.27 | 9 | ..... |
| IB- 11 | 10.2 | b | 9.27 | 0.00 | 6 | ..... | VERDUZCO..... | 7 | 0.00 | b 13.17 | 4 | ..... |  |  |  |
| I -126 | 0.0 | U. | 9.45 H. M. |  |  | ..... | 10.2 | | | YURECUARO.....(YO) | DN | | 13.00 | Patio | ABCGRTY |
| | | 313 | | | | HORARIO No. 10 | | | | 314 | | | | | |
| | | Mixto Diario | | | | | | | | Mixto Diario | | | | | |



Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- Núm. 313 queda autorizado en Los Reyes para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- Los trenes deben moverse con toda precaución sobre la "Y" de Los Reyes, la cual tiene una pendiente del 3%.



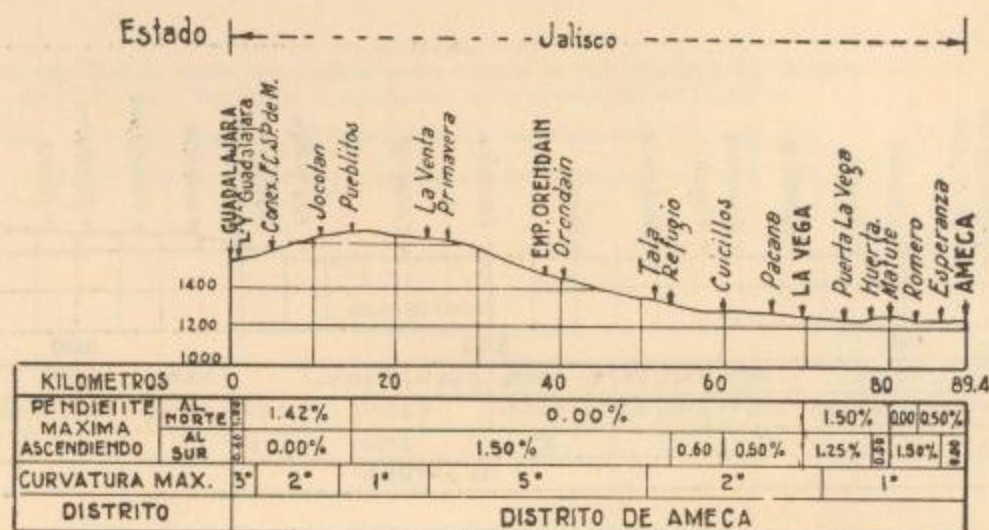
| Número de las Estaciones | Distancia de Guadalajara Kilómetros | RUMBO AL NORTE | | | | | | | DISTRITO DE AMECA HORARIO No. 10 ESTACIONES | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | RUMBO AL SUR | | | | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts. Escapes Otras | Agua Bascula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y" |
|--------------------------|--|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|------------------------------|-----------|---|---|----------------|-----------------|-----------------|---------------------|--------------------------------|---|---|
| | | Segunda Clase | | PRIMERA CLASE | | | Pendiente máxima ascendiendo | Pasajeros | | | PRIMERA CLASE | | | | Segunda Clase | | |
| | | 509 | 305 | 97 | 307 | 309 | | | | | 310 | 306 | 308 | 98 | 510 | | |
| I-260 | 0.0 | DEL F.C. SUD-PACIFICO DE MEXICO | H. M. S. 15.15 | H. M. S. 11.40 | H. M. S. 9.10 | H. M. S. 7.30 | | | 2 | GUADALAJARA (DS-G) | H. M. LI. 9.40 | H. M. LI. 10.45 | H. M. LI. 16.45 | H. M. LI. 17.00 | AL F.C. SUD-PACIFICO DE MEXICO | Patio 1050 | ABCGRMT |
| ..... | 1.3 |  | ..... | ..... | ..... | ..... |  |  | 3 | VIA DOBLE "Y" GUADALAJARA..... | ..... | ..... | ..... | H. M. LI. 17.35 | No hay | Y | |
| ID -5 | 4.7 | H. M. S. 7.25 | 15.23 | 11.52 | 9.18 X310 | 7.45 | | | 4 | CONEXION F. C. S. P. DE M. | 9.18 X307 | 10.28 | 16.29 | 16.39 | No hay | R | |
| ID-12 | 11.2 | 7.40 | b 15.32 | 12.07 | b 9.34 | 8.00 | | | 6 | JOCOTAN..... | 8.55 | b 10.18 | b 16.19 | 16.29 | 17.25 | 15 | ..... |
| ID-15 | 14.4 | 7.48 | 15.37 | 12.14 | 9.40 | 8.07 | | | 12 | PUEBLITOS..... | 8.50 | 10.13 | 16.14 | 16.24 | 17.17 | 2ES | ..... |
| ID-24 | 23.9 | 8.05 X310 8.35 P309 | 15.53 X308 15.25 X98 | 12.30 | p 9.56 X306 | 8.25 P509 8.35 X310 | | | 15 | 9.5 (VC) | 8.22 X509 | p 9.56 X307 | 15.53 X305 | 16.05 X305 15.52 | 16.55 | 29 | ..... |
| ID-27 | 26.2 | 8.41 | b 15.58 | 12.36 | b 10.01 | 8.29 | | | 16 | 2.3 (VC) | 8.15 | b 9.48 | b 15.37 | 15.47 | 16.46 | No hay | ..... |
| ID-38 | 38.0 | LI. 9.00 | p 16.17 X510 | LI. 12.55 | p 10.23 | LI. 8.45 | | | 3 | 11.8 (RY) | S. 7.45 | p 9.29 | p 15.15 | S. 15.25 | S. 16.17 X305 | 26 | ARY |
| ID-41 | 40.8 | H. M. | p 16.25 | H. M. | p 10.29 | H. M. | | | 4 | 2.8 (OX) | H. M. | p 9.21 | p 15.05 | H. M. | H. M. | 33 | A |
| ID-52 | 52.0 | AL F. C. SUD-PACIFICO DE MEXICO | ..... | AL F. C. SUD-PACIFICO DE MEXICO | ..... | AL F. C. SUD-PACIFICO DE MEXICO | 0.00 | | 14 | 11.2 (RF) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15ES | ..... |
| ID-54 | 53.4 | | p 16.43 | | p 10.50 | | | | 8 | 1.4 (RF) | p 8.59 | p 14.28 | | | | 42 | ..... |
| ID-61 | 60.3 | | b 16.53 | | b 11.02 | | | | 9 | 6.9 | b 8.47 | b 14.15 | | | | 26 | ..... |
| ID-66 | 65.1 | | b 17.01 | | b 11.11 | | | | 10 | 4.8 | b 8.38 | b 14.05 | | | | 7 | ..... |
| ID-70 | 69.4 | | LI. 17.08 | | p 11.34 | | | | 12 | 4.3 (VG) | S. 8.30 | p 13.56 | | | | 18 - 46 | ABCGRTY |
| ID-75 | 74.3 | | H. M. | | b 11.45 | | | | 14 | 4.9 | H. M. | b 13.30 | | | | No hay | ..... |
| ID-78 | 77.8 | | AL DISTRITO DE SAN MARCOS | | b 11.52 | | 1.50 | | 12 | 3.5 | b 13.23 | | | | | 11ES | ..... |
| ID-81 | 80.2 | | | | b 11.59 | | | | 12 | 2.4 | b 13.18 | | | | | 18 | ..... |
| ID-84 | 83.1 | | | | b 12.05 | | 0.00 | | 12 | 2.9 | b 13.12 | | | | | No hay | ..... |
| ID-87 | 86.5 | | | | b 12.13 | | 0.50 | | 11 | 3.4 | b 13.05 | | | | | No hay | ..... |
| ID-90 | 89.4 | | | | LI. 12.20 | H. M. | | | 11 | 2.9 (AM) | S. 13.00 | H. M. | | | | 18 - 38 | AGRY |
| | | 509 | 305 | 97 | 307 | 309 | | | | | 310 | 306 | 308 | 98 | 510 | | |
| | | Carga Lunes, Miércoles y Viernes | Mixto Diario | Pasajeros Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | | | | | Mixto Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | Pasajeros Diario | Carga Martes, Jueves y Sábado | | |

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) En el Registro de Trenes en Conexión F. C. S. P. de M., solamente deben registrarse los trenes que reciban orden de tren para hacerlo. (La caja del Registro está situada frente al cambio de la misma Conexión).
- 2) La vía auxiliar de Tala no debe usarse para encuentros.

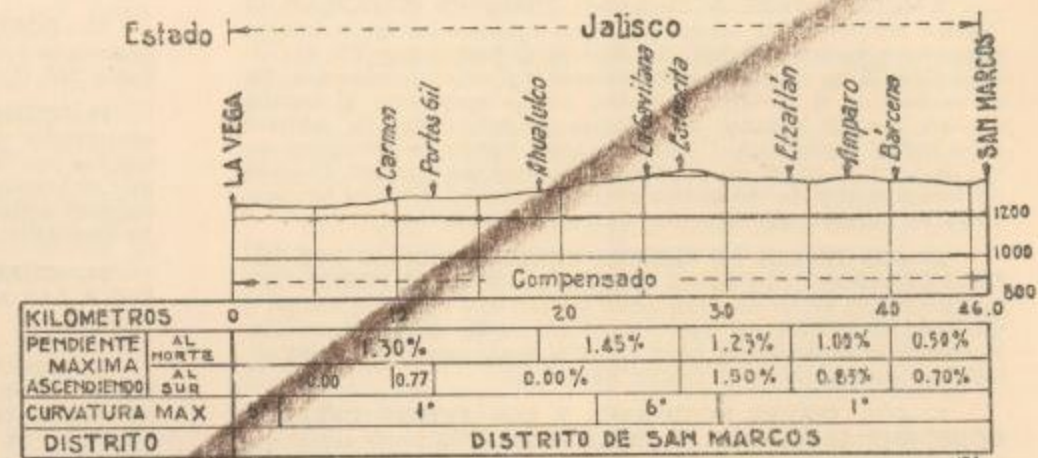
- 3) En concordancia con las Reglas 83 y 404 (quinto párrafo), TODOS LOS TRENES PROCEDENTES DEL F. C. SUD-PACIFICO DE MEXICO, NO INVADIRAN LA VIA PRINCIPAL DEL DISTRITO DE AMECA, sino hasta tener autorización y derecho para hacerlo, debiendo en todo caso protegerse conforme a lo establecido en la Regla 99.



JRA.

1913-10-22

| Número de las Estaciones | Distancia de La Vega | RUMBO AL NORTE | | Pendiente máxima ascendiendo | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | DISTRITO DE SAN MARCOS | | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | RUMBO AL SUR | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts. | Agua Balsa Combustible Ganado Registro Telegrafono "Y" |
|--------------------------|----------------------|--------------------|--------------|------------------------------|---|-----------------------------|-----------|---|------------------|--------------|--|--|
| | | 1a. Clase | | | | HORARIO No. 10 | | | 1a. Clase | | | |
| | | 305 | Mixto Diario | | | Por ciento | Pasajeros | | 306 | Mixto Diario |  |  | Por ciento | Pasajeros |
| ID-70 | 0.0 | S. 17.28 | | | 11 | D..... LA VEGA .....(VG) | 13 | 0.00 | LI. 8.20 | 18 - 46 | ABCGRTY | |
| IS-10 | 9.7 | b 17.46 | 1.30 | | | CARMEN | | 0.77 | b 8.01 | 17 | | |
| IS-13 | 12.3 | b 17.52 | | | 10 | PORTES GIL | 12 | | b 7.55 | 2ES | | |
| IS-19 | 18.6 | p 18.12 | | | | D..... AHUALULCO .....(AC) | | 0.00 | p 7.43 | 18 | | |
| IS-26 | 25.2 | b 18.28 | 1.45 | | 11 | LA GAVILANA | 12 | | b 7.25 | 5 | | |
| IS-28 | 27.4 | b 18.35 | | | | ESTANCITA | | | b 7.19 | 8 | | |
| IS-34 | 33.8 | p 19.03 | 1.23 | | 7 | D..... ETZATLAN .....(ZN) | 9 | 1.50 | p 7.06 | 22 | G | |
| IS-35 | 34.4 | ..... | 1.00 | | 7 | AMPARO | 9 | 0.85 | ..... | 22 | | |
| IS-41 | 40.3 | b 19.17 | | | | BARCENA | | | b 6.50 | 11 | | |
| IS-46 | 46.0 | LI. 19.30 H. M. | 0.50 | | 6 | D..... SAN MARCOS .....(SW) | 8 | 0.70 | S. 6.40 H. M. | 22 | AGRTY | |
| | | 305 | | | | HORARIO No. 10 | | | 306 | | | |
| | | Mixto Diario | | | | | | | Mixto Diario | | | |



Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

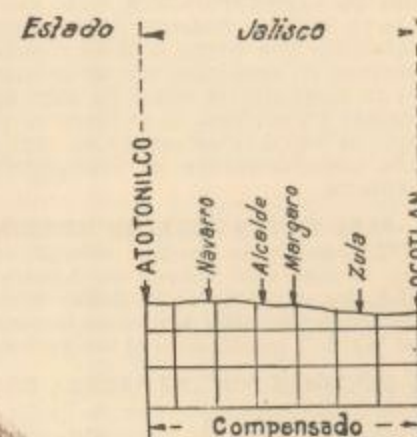
En Kilóm. IS-28 hay un lado particular de la Cía. Minera "La Occidental", S. A. con capacidad para 21 unidades de 13.7 Mts.

| Número de las Estaciones | Distancia de Ocotlán | RUMBO AL NORTE | | Pendiente máxima ascendiendo | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | DISTRITO DE ATOTONILCO | | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | RUMBO AL SUR | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts. | Agua Balsa Combustible Ganado Registro Telegrafono "Y" |
|--------------------------|----------------------|--------------------|-------------------|------------------------------|---|-----------------------------|-----------|---|------------------|-------------------|--|--|
| | | PRIMERA CLASE | | | | HORARIO No. 10 | | | PRIMERA CLASE | | | |
| | | 317 | 315 | | | Por ciento | Pasajeros | | 316 | 318 |  |  | Por ciento | Pasajeros |
| IC-35 | 34.4 | S. 18.25 | S. 6.05 | | 9 | D..... ATOTONILCO .....(AO) | 11 | 0.80 | LI. 10.00 | LI. 22.20 | 22 | AGRTY |
| IC-27 | 26.2 | b 18.40 | b 6.19 | 0.80 | | NAVARRO | | | b 9.41 | b 22.01 | 8 | |
| IC-24 | 24.0 | b | b | | 8 | GASPAR | 9 | 1.00 | b | b | No hay | |
| IC-20 | 19.2 | b 18.54 | b 6.32 | 1.00 | | ALCALDE | | 0.90 | b 9.27 | b 21.47 | 18 | |
| IC-16 | 15.1 | b 19.02 | b 6.40 | | 5 | MARGARO | 6 | | b 9.19 | b 21.39 | 2ES | G |
| IC-8 | 7.9 | b 19.15 | b 6.52 | 0.80 | | ZULA | 10 | 0.20 | b 9.04 | b 21.24 | 19 | |
| I-180 | 0.0 | LI. 19.35 H. M. | LI. 7.10 H. M. | | 9 | DN..... OCOTLAN .....(OC) | 11 | | S. 8.50 H. M. | S. 21.10 H. M. | Patio | ACGRTY |
| | | 317 | 315 | | | HORARIO No. 10 | | | 316 | 318 | | |
| | | Mixto Diario | Mixto Diario | | | | | | Mixto Diario | Mixto Diario | | |

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- No. 316 es superior a No. 317.
- No. 317 queda autorizado en Atotonilco para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21.— Después de expedir el servicio telegráfico en el orden de prioridad establecido por la regla 35 del Reglamento de Telégrafos, 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 boletos.

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

24.—LIBRAMIENTO FISICO EN LAS INSTALACIONES DEL CAMINO. Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.) hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y ganado, puentes de estructura superior, tomas de agua y combustible, edificios, puertas, viaductos, señales fijas, muy especialmente las de los Sistemas CTC, 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 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 en tal caso óbrese conforme a lo dispuesto por la Regla 103.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuando al estar haciendo movimiento, o por cualquier otra causa los trenes se detengan sobre las agujas de los cambios "TRES EN UNO", procedentes de vías distintas a aquellas a las cuales estén normalmente alineados, y tengan que retroceder, antes de hacerlo, debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder, restableciéndose después a su posición normal.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1.—RELOJES REGLAMENTARIOS: En las oficinas telegráficas de Irapuato, Pénjamo, Yurécuaro, Ocotlán, Guadalajara, Ciudad Guzmán, Colima, Manzanillo, Ajuno, Los Reyes, Atotonilco, La Vega, Ameca y San Marcos.

2.—LIBROS DE BOLETINES: En las oficinas telegráficas de Irapuato, Pénjamo, Yurécuaro, Ocotlán, Guadalajara, Colima, Manzanillo y La Vega.

3.—GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS: En concordancia con la Regla 103-A, tercer párrafo, los trenes que manejan esta clase de equipo, no deben exceder la velocidad de treinta y cinco (35) kilómetros por hora en tangentes, reduciéndola convenientemente en curvas.

4.—ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:

a).—Distrito de La Barca: Pénjamo, La Piedad, Patti, Yurécuaro y El Castillo.

b).—Distritos de Manzanillo y Sayula: Cuyutlán, Tecomán, Coquimatlán, Ciudad Guzmán, Sayula, Verdía y Santa Ana.

c).—Distrito de Zacapu: Villachuato, Curimeo y Zacapu.

d).—Distrito de Los Reyes: Tingüindín, Tarecuato y Chavinda.

e).—Distrito de Ameca: La Venta, Refugio y La Vega.

5.—HORAS DE SERVICIO DE LOS PATIOS:

a).—IRAPUATO: continuo, excepto 16 a 17 hs.

b).—GUADALAJARA: continuo.

c).—COLIMA: 16 h. 30 m. a 23 h. 30 m.

d).—MANZANILLO: 6 h. 30 m. a 9 hs. y 10 hs. a 16 h. 30 m.

6.—UBICACION DE LAS PLACAS DE "LIMITE DE PATIO".

AJUNO: Sobre el Distrito de Uruapan de la División del Pacífico, al Norte en Kilóm. N-454.3, y al Sur en Kilóm. N-447.2; y sobre el Distrito de Zacapu, en Kilóm. IN-133.7.

AMECA: Al Sur, en Kilóm. ID-68.5.

CIUDAD GUZMAN: Al Norte, no hay; al Sur, en Kilóm. I-425.7.

COLIMA: Al Norte, en Kilóm. I-517.6, y al Sur en Kilóm. I-520.4.

EMP. ORENDAIN: Al Norte, en Kilóm. ID-38.7, y al Sur en Kilóm. ID-36.7.

GUADALAJARA: Sobre el Distrito de La Barca, en Kilóm. I-248.995, sobre el Distrito de Sayula, en Kilóm. I-267.1 y sobre el Distrito de Ameca, en Kilóm. ID-15.1.

IRAPUATO: Al Norte, sobre el Distrito de La Barca, en Kilóm. I-2.0 y sobre el Distrito de León de la División del Centro en Kilóm. A-354.7, y al Sur sobre el Distrito de Cortazar de la División de Querétaro, en Kilóm. A-349.3.

LA VEGA: Al Norte, en Kilóm. ID-70.4; al Sur, sobre el Distrito de Ameca, en Kilóm. ID-68.4, y sobre el Distrito de San Marcos, en Kilóm. IS-1.0.

LOS REYES: Al Sur, en Kilóm. IB-136.7.

MANZANILLO: Al Norte, en Kilóm. I-609.5.

OCOTLAN: Al Norte, en Kilóm. I-181.202; al Sur, sobre el Distrito de La Barca, en Kilóm. I-177.782.

PENJAMO: Al Norte sobre el Distrito de La Barca, en Kilóm. I-51.2, y sobre el Distrito de Zacapu, en Kilóm. IN-1.5; al Sur, en Kilóm. I-48.6.

SAN MARCOS: Al Norte, en extremo vía Kilóm. IS-46.581 y al Sur en Kilóm. IS-44.9.

YURECUARO: Al Norte, en Kilóm. I-127.2; al Sur, sobre el Distrito de La Barca, en Kilóm. I-123.8, y sobre el Distrito de Los Reyes, en Kilóm. IB-1.2.

7.—DISTRITO DE LA BARCA:

a).—Trenes de carga rumbo al Norte, reducirán o no en El Castillo, conforme a las instrucciones que reciban del Jefe de Despachadores. Sin tales instrucciones, deben manejar al Norte de El Castillo, el tonelaje tabulado de Yurécuaro a El Castillo, hasta donde puedan subir con él, doblando de allí a La Junta.

b).—Cuando N° 10 lleve carros de express para Ocotlán, debe cortarlos antes de dar agua a su máquina, para que sin demora se haga su transbordo al N° 316.

c).—Carros con explosivos: Los conductores de trenes que manejen carros con explosivos con destino a Guadalajara o más allá dentro de la División, deben cortarlos en La Junta, telegrafando de Yurécuaro al Jefe de Estación y Jefe de Patio en Guadalajara, para que el primero mande vigilante a La Junta que los reciba y los cuide. Si dichos carros son para entregarse al Ferrocarril Sud-Pacífico de México, entonces los traerá hasta Guadalajara y el Jefe de Patio los moverá inmediatamente en intercambio especial para entregarse al Ferrocarril mencionado. Con estos carros no debe reducirse en tránsito por ningún motivo.

8.—USO DE LA VIA DOBLE ENTRE LA JUNTA Y GUADALAJARA: Hay vía doble entre la Junta y Guadalajara. Todos los trenes deben transitar sobre la vía de su izquierda, considerando el rumbo en que se mueven.

Ningún tren o máquina de camino o de patio debe transitar sobre la vía doble en contra de la corriente de tránsito establecido, sin la autorización escrita del Jefe de Despachadores.

9.—"Y" DE GUADALAJARA:

a).—Todos los trenes de pasajeros y mixtos procedentes de los Distritos de La Barca, Sayula y Ameca, deben virarse en "Y" Guadalajara para entrar retrocediendo al andén de la estación, usándola primero el que primeramente haya llegado, pero en

todo caso obrando en la forma más conveniente para hacer su movimiento con seguridad y prontitud.

b).—La vía principal del Distrito de Ameca forma la rama Norte de "Y" Guadalajara.

c).—Todos los trenes en ambas direcciones deben aproximarse y moverse sobre "Y" Guadalajara a velocidad de patio esperando encontrar a otros trenes de pasajeros o mixtos, virándose o retrocediendo hacia la estación de Guadalajara.

d).—Todos los trenes y máquinas de camino o de patio que salgan de Guadalajara rumbo al Distrito de Ameca y que por circunstancias anormales hagan uso de la vía de entrada hasta el cruce de "El Agua Azul" y sobre la rama Norte de "Y" Guadalajara que es la vía principal del Distrito de Ameca, deben moverse a velocidad de patio esperando encontrar esta vía ocupada por trenes de pasajeros y mixtos retrocediendo o por trenes procedentes de los Distritos de La Barca o Sayula. Deben hacer parada antes de invadir el cortavía que hay en el cruce de "El Agua Azul" y no reanudarán su marcha sino hasta cerciorarse de que ningún tren está aproximándose.

10.—DISTRITOS DE SAYULA Y MANZANILLO:

a).—Cuando se maneje el coche del Pagador o cualquier otro coche extra o en servicio especial y se exceda el tonelaje tabulado de Quemado a Nicolás, los Conductores deben inquirir con el Jefe de Despachadores si les dará ayudadora o si deben doblar de Quemado a Nicolás.

b).—En la temporada de lluvias y siempre que el volumen de pasajeros lo amerite, N° 92 dejará un coche de segunda en Sayula y N° 91 del día siguiente lo moverá a Guadalajara.

c).—Números 91 y 92 a su llegada a Colima deben entrar a la vía del andén.

d).—Número 92 no debe tomar agua en Caleras, salvo en casos de emergencia.

11.—DISTRITO DE LOS REYES:

a).—Trenes de carga rumbo al Norte pueden manejar hasta doble tonelaje del tabulado de Zamora a Yurécuaro, sin instrucciones del Jefe de Despachadores, doblando de López a Torcazas cuando se haga necesario.

b).—Número 313 no debe doblar.

12.—DISTRITO DE AMECA: Ninguna máquina de patio o de camino debe hacer uso de la vía principal entre Conexión F. C. S. P. de M. y Pueblitos, sin autorización del Jefe de Despachadores.

13.—MANEJO DE TRENES MIXTOS:

a).—Número 307 de Guadalajara a La Venta. Número 308 de Refugio a Primavera. Sólo deben manejar el 90% del tonelaje tabulado.

b).—Cuando el N° 311 lleve carros para Ajuno o puntos de la División del Pacífico y no hubiere corrido tren local o éste ya hubiere pasado por dicha estación, el N° 311 debe hacer el movimiento que solicite el Jefe de Estación.

c).—El Jefe de Estación en Los Reyes debe telegrafiar al Conductor del N° 314 a Tingüindín el número de carros y su tonelaje que tenga para N° 313, así como los vacíos que necesite, para que el Conductor vea si debe dejar el coche de segunda clase en Tingüindín, así como para que los carros locales que tengan poco flete para los Reyes los lleve si son necesarios o los deje en Tingüindín consolidando el contenido. El equipo que llegue con el N° 314 a Los Reyes debe colocarse en la vía principal frente a la estación y la máquina en la espuela, quedando prohibido dejar carros en esta última para que el equipo quede debidamente protegido; el cambio Sur deberá alinearse hacia el escape, por lo que otros trenes deben gobernarse de acuerdo.

d).—No. 313, a su llegada a Yurécuaro, dejará los coches frente a la estación, sobre la vía denominada "recta vieja", dando facilidades para el transbordo de su flete de express con tren No. 10.

e).—El equipo del N° 305 debe colocarse en la vía de la Bodega en San Marcos separando la máquina del equipo cuando menos la distancia de tres carros, para evitar incendios.

f).—Treinta minutos antes de la hora de salida del No. 306 de San Marcos debe colocarse el equipo en la vía principal para que el público pueda abordarlo.

g).—Cuando los trenes mixtos lleguen a Guadalajara con cinco o más unidades en adición a su equipo regular y que no estén ocupadas con pasajeros o express o que sean carros negros vacíos, los dejará en el patio 4.

14.—MANEJO DE TRENES DE CARGA:

a).—Distrito de La Barca Local Norte. En el Distrito de La Barca debe pesar en Pénjamo y Yurécuaro los carros que maneje y otros que deben ser pesados o que saque de esas estaciones.

b).—Local Sur. En el Distrito de La Barca debe hacer movimiento de estación en Yurécuaro y pesar todos los carros faltantes de peso en ese lugar o los que maneje aun cuando tenga que reducir con ellos por exceso de tonelaje o con destino a estaciones del Distrito de Los Reyes. En Pénjamo pesará todos los carros que lleve faltantes de peso, los que saque de ese lugar y los que deje para el Distrito de Zacapu.

15.—INFORMES DE LADEROS: En atención a lo dispuesto en el sexto párrafo de la Regla No. 366 y artículos 286 y 289 del Bo-

letín Gral. de Transportes, los conductores de los trenes locales rendirán sus informes de laderos en la siguiente forma:

DISTRITO DE LA BARCA. Local Norte, Irapuato a Yurécuaro, en Yurécuaro, y local Sur, Guadalajara a Yurécuaro, en Yurécuaro.

DISTRITO DE MANZANILLO, en Colima, por el viaje redondo.

DISTRITO DE SAYULA. Local Norte, Colima a Ciudad Guzmán, en Ciudad Guzmán, y local Sur, Guadalajara a Ciudad Guzmán en Ciudad Guzmán.

16.—TRENES DE FLETE: A su llegada a Guadalajara deben dejar sus carros en el patio 4, recabando firma de los vigilantes por sellos.

17.— Cuando trenes de flete rumbo al Norte lleguen a Coquimatlán con tonelaje completo o se complete en esta última estación, deben doblar en Balcón sin esperar instrucciones al respecto.

18.— Cuando de Guadalajara se corra algún tren de flete al Distrito de Ameca, el jefe de despachadores dispondrá si hace servicio local o directo y si en su recorrido al Sur debe completarse a tren doble. En este caso se le mandará ayudadora a Refugio, para que suba con dos máquinas, o bien doblará. Si ha de hacer servicio local, lo desempeñará en las dos direcciones, si es necesario, por lo que los movimientos de estación que le soliciten los jefes de estación, los ejecutará preferentemente en su recorrido rumbo al Norte.

19.—"Y" DE CAMPOS: Todos los trenes deben virarse en "Y" Campos para entrar retrocediendo a Manzanillo a velocidad de patio.

20.—INTERCAMBIO CON EL FERROCARRIL SUD-PACIFICO DE MEXICO:

a).—El intercambio de equipo con el Ferrocarril Sud-Pacífico de México se hace principalmente en Guadalajara.

b).—Los trenes de estos Ferrocarriles no deben mover de Guadalajara a Empalme Orendáin carros cargados o vacíos, documentados o no, con destino a estaciones del Ferrocarril Sud-Pacífico de México.

c).—Carros procedentes de estaciones entre Ameca y Empalme Orendáin o San Marcos y La Vega con destino a estaciones del Ferrocarril Sud-Pacífico de México, no deben dejarse en Empalme Orendáin sino traerse hasta Guadalajara.

21.—"Y" DE AMECA: Todos los trenes deben virarse para entrar retrocediendo a la estación de Ameca.

22.—DISTRITO SAYULA: Al doblar de Quemado a Nicolás debe dejarse el resto del tren en el escape de Quemado, dejando los cambios de dicho escape en su posición normal.

23.—CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS. Los Conductores de los siguientes trenes deben telegrafiar con "Señal 21", como sigue:

a).—Números 5 y 11, de Yurécuaro al Jefe de Despachadores y al Superintendente Auxiliar del Ferrocarril Sud-Pacífico de México en Guadalajara, número de pasajeros para el Distrito de Sayula y separadamente para el Ferrocarril Sud-Pacífico de México.

b).—Número 91, de Santa Ana, para el Sur de Guadalajara.

c).—Número 93, de Ciudad Guzmán para el No. 18.

d).—Número 18, de Pénjamo con copia al Jefe de Despachadores en Aguascalientes, número de pasajeros para la División del Centro.

e).—Número 311, de Comanja con copia al Jefe de Despachadores en Acámbaro (Vía Ajuno), número de pasajeros para el N° 35.

f).—Cuando por ser día festivo o por cualquier otra causa no haya servicio telegráfico en las estaciones mencionadas, se telegrafiará de la oficina de comunicación en servicio que sea más conveniente.

24.— Los Conductores de números 6 y 12 al hacer su consist en Guadalajara, deben dirigirlo también al jefe de Patio y a los Conductores números 6 y 12, respectivamente en Irapuato.

25.— Los Conductores de trenes de flete rumbo al Sur, deben telegrafiar de Pénjamo con "Señal 21" al Jefe de Patio en Irapuato el consist del tren con que salgan de Pénjamo mencionando el peso probable de cada carro.

26.— Los Conductores de trenes de flete deben telegrafiar de Santa Ana al Jefe de Despachadores y al Jefe de Patio en Guadalajara el número de cargados, vacíos y toneladas que manejen para puntos al Sur de Guadalajara.

27.—MANEJO DE HERRAMIENTAS: Las cajas de herramientas, botiquines y silbatos de cola se manejan dentro de la División y a cargo de la respectiva trifulación.

28.—REDUCCION DE TONELAJE: Los Conductores que tengan que reducir tonelaje deben hacerlo preferentemente con carga blanca y de fecha de documentación más reciente. Invariablemente debe reducirse con los carros de fecha de documentación más reciente.

29.— Los Conductores que formen o completen su tonelaje deben tomar preferentemente carros con flete perecedero, tanques cargados con combustible o vacíos del mismo servicio y carros amparados con guías rojas, completándose con carros documentados con guías blancas, invariablemente con los de documentación más antigua.

30.—Trenes de flete rumbo al Sur que deben reducir en Santa Ana, deben hacerlo preferentemente con carros con destino a Guadalajara, a menos que se trate de ganado o flete perecedero cambiándolos a los que haya en Santa Ana con destino a estaciones al Sur de Guadalajara por los que traigan en su tren con destino a Guadalajara, pero dando preferencia, en todo caso, a los de gafa roja.

31.—Todos los trenes deben aproximarse a velocidad reducida a los límites de patio en Empalme Orendáin esperando encontrar la vía principal ocupada por trenes del Ferrocarril Sud-Pacífico de México. Cuando esto suceda, se pondrán de acuerdo con el personal de dicho Ferrocarril para que les den paso a la mayor brevedad. Cuando un tren de primera clase del Ferrocarril Sud-Pacífico de México esté en la vía principal en el Empalme Orendáin listo para salir, debe dársele facilidades para que entren a la vía del Ferrocarril Sud-Pacífico de México por el Empalme.

32.—TOMA DE ACEITE EN YURECUARO:

a).—Todos los trenes rumbo al Norte al pasar por Yurecuaro, deben llenar los tanques de combustible de sus máquinas y los rumbo al Sur, deben tomar sólo lo indispensable para llegar a Irapuato.

33.—TOMA DE ACEITE EN CIUDAD GUZMAN: Todos los trenes rumbo al Norte al pasar por Ciudad Guzmán deben tomar el aceite combustible indispensable para llegar a Guadalajara, a menos que tengan que efectuar otros servicios, en cuyo caso tomarán lo que consideren necesario. Trenes rumbo al Sur llenarán el tanque de aceite combustible de sus máquinas.

34.—LLAMADAS POR TELEFONO:

TRENES EN CAMINO AL DESPACHADOR: Cinco cortas (o o o o o).

ESTACIONES AL DESPACHADOR: Una larga (—).

IRAPUATO: Dos largas (— —).

PENJAMO: Una larga, una corta y una larga (— o —).

YURECUARO: Tres cortas (o o o).

OCOTLAN: Dos cortas (o o).

LA JUNTA: Dos largas y una corta (— — o).

MANZANILLO: Una larga, una corta y una larga (— o —).

SECCION I-41 (Coquimatán Pueblo): Una corta, dos largas y dos cortas (o — — o o).

COLIMA: Tres cortas (o o o).

PLATANAR: Una corta, una larga y una corta (o — o).

CIUDAD GUZMAN: Dos cortas (o o).

PANINDICUARO: Dos largas (— —).

ZACAPU: Dos cortas (o o).

AJUNO: Tres cortas (o o o).

LOS REYES: Tres cortas (o o o).

ZAMORA: Dos cortas (o o).

LA VEGA: Dos largas (— —).

SAN MARCOS: Tres largas (— — —).

ATOTONILCO: Tres cortas (o o o).

TRENES EN CAMINO: Cuatro cortas (o o o o).

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 y Saltillo.
- 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, Tapachula, Tierra Blanca, Tomellín, Tonalá, Torreón, Vanegas y Veracruz.
- 3) EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediato al Superintendente de División y al Cirujano

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

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

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

Dr. Carlos Gutiérrez Santacruz,
Dr. J. Miguel Gil Alonso,
Dr. Luis Martínez
Dr. Salvador Güitrón,
Dr. Daniel Solórzano,
Dr. Antonio Alvarez Morales,
Dr. Antonio Alvarez Morales,
Dr. Guillermo Salazar,
Dr. Arturo Moreno Vera,

Médico Residente,
Médico Auxiliar,
Médico Oculista,
Practicante,
Médico Residente,
Médico Residente,
Médico Residente,
Médico Residente,
Médico Local,

Guadalajara, Jal.
Guadalajara, Jal.
Guadalajara, Jal.
Guadalajara, Jal.
Colima, Col.
Manzanillo, Col.
Pénjamo, Gto.
Yurecuaro, Mich.
Ciudad Guzmán, Jal.

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

| VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA | T I E M P O P A R A R E C O R R E R 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 | 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. |
| 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 | 1.05 | 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 | 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 | 11.06 | 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, búsquese 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.

ERNESTO OLDENDORFF,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., GUADALAJARA, JAL.

VICENTE TORRES,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., GUADALAJARA, JAL.

ROBERTO HEATLEY HUMMEL,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. L., GUADALAJARA, JAL.

SECUNDINO S. SAENZ,
JEFE DE DESPACHADORES, GUADALAJARA, JAL.

HORACIO DE ECHAGARAY,
SUPERINTENDENTE, GUADALAJARA, JAL.

1413-14,22

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DE GUADALAJARA

SUPLEMENTO NUMERO 1 AL

HORARIO NUMERO 10 VIGENTE

Comienza a regir a las 0h. 01 m. del Domingo 23 de Septiembre de 1951

Substituye la parte del Horario No. 10 en la que aparecen los Distritos de La Barca, Sayula, Ameca, Atotonilco y San Marcos.

CONRADO MELENDEZ MALDONADO,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., GUADALAJARA, JAL.

VICENTE TORRES BENITEZ,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., GUADALAJARA, JAL.

PABLO MARTINEZ ORTIZ,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. L., GUADALAJARA, JAL.

SECUNDINO S. SAENZ,
JEFE DE DESPACHADORES, GUADALAJARA, JAL.

MANUEL ACEVEDO MANRIQUE,
SUPERINTENDENTE, GUADALAJARA, JAL.

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.

| | | RUMBO AL NORTE | | | | | | | | | | | DISTRITO DE LA BARCA | | | | |
|--------------------------|-----------------------|---|---|--------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------|-------------------|----------------------------------|--|------------------------------|---|------------------------------------|-----------|------------------------------------|
| | | SEGUNDA CLASE | | | PRIMERA CLASE | | | | | | | | | | SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 10 | | |
| Número de las Estaciones | Distancia de Irapuato | | | | | | | | | | | | Profundidad mínima en metros | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | ESTACIONES | | |
| | | 503 | 501 | 427 | 9 | 91 | 313 | 303 | 311 | 11 | 5 | 93 | | | Por ciento | Pasajeros | |
| | Kilómetros | Rápido Carga Diario | Carga Diario | Carga Diario | Pasajeros Diario | Pasajeros Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | Pasajeros Diario | Rápido Pasajeros Diario | Pasajeros Jueves, Sábado y Lunes | | | | | |
| A-353 | 0.0 | H. M. S. 20.00 | H. M. S. 5.40 | | H. M. S. 16.10 | | | | | H. M. S. 4.55 | H. M. S. 3.30 | H. M. S. 2.45 | | | | | DN..... IRAPUATO..... (RI) |
| I- 13 | 12.1 | 20.20 | 6.00 | | b 16.25 | | | | | b 5.11 | 3.43 | 2.58 | 0.50 | 10 | | | 12.1 COVARRUBIAS..... |
| I- 17 | 16.2 | 20.26 | 6.08 | | b 16.29 | | | | | b 5.17 | 3.47 | 3.02 | | 3 | | | 4.1 RIVERA..... |
| I- 24 | 24.0 | 20.37 | 6.19 | | b 16.38 | | | | | b 5.28 | 3.54 ^X ₅₀₄ | 3.09 | 0.00 | 6 | | | 7.8 JOAQUIN..... |
| I- 33 | 32.2 | 20.47 | 6.38 | | p 16.51 | | | | | p 5.39 | 4.02 | 3.17 ^X ₅₀₄ | 0.30 | 6 | | | 8.2 ABASOLO..... (AB) |
| I- 39 | 38.3 | 20.56 | 6.50 | | p 17.00 | | | | | p 5.48 | 4.08 | 3.23 | 0.15 | 5 | | | 6.1 CORRALEJO..... (RF) |
| I- 50 | 49.7 | 21.35 | 7.30 | | p 17.18 17.19 | | | | | ll. 6.02 H. M. | 4.24 | 3.37 | 0.30 | 9 | | | 11.4 PENJAMO..... (PA) |
| I- 65 | 64.2 | 22.08 | 7.51 | | p 17.35 | | | | | | 4.37 | 3.50 | 0.60 | 11 | | | 14.5 VILLASENOR..... (VN) |
| I- 72 | 71.3 | 22.30 ^X ₆ | 8.04 | | p 17.44 | | | | | | 4.44 | 3.57 | 0.25 | 6 | | | 7.1 PALO VERDE..... (PV) |
| I- 81 | 80.4 | ..... | ..... |  | b 17.58 |  |  |  |  |  | ..... | ..... | 0.45 | 11 | | | 9.1 LA MARAÑA..... |
| I- 85 | 84.6 | 22.45 | 8.22 | | b 18.06 18.10 | | | | | | 4.56 | 4.09 | | | | | 4.2 CORTES..... |
| I- 92 | 91.3 | 23.09 ^X ₁₂ | 8.50 | | p 18.10 | | | | | | 5.05 | 4.18 | 0.63 | 5 | | | 6.7 LA PIEDAD..... (DA) |
| I- 96 | 95.5 | ..... | ..... |  | ..... |  |  |  |  |  | ..... | ..... | 0.80 | | | | 4.2 TANQUE KILOM. 1-96..... |
| I-105 | 104.6 | 23.25 | 9.10 | | p 18.33 | | | | | | 5.19 | 4.32 | 0.50 | 11 | | | 9.1 PATTI..... (IA) |
| I-113 | 112.7 | ..... | ..... |  | b 18.49 |  |  |  |  |  | ..... | ..... | 0.90 | 12 | | | 8.1 MIRANDILLAS..... |
| I-118 | 117.5 | 23.42 | 9.29 | | b 18.58 19.10 | | | | | | 5.31 | 4.45 | 0.00 | | | | 4.8 MONTELEON..... |
| I-126 | 125.9 | 23.55 ^X ₅₀₄ 0.25 | 9.40 ¹² 11.15 ¹² | | b 19.23 | | | | | | 5.48 | 4.58 | 0.50 | 7 | | | 8.4 YURECUARO..... (YO) |
| I-134 | 133.2 | 0.40 | 11.30 | | b 19.38 | | | | | | 5.53 | 5.05 | 0.50 | 6 | | | 7.5 VILLANUEVA..... |
| I-142 | 141.4 | ..... | ..... |  | b 19.38 |  |  |  |  |  | ..... | ..... | 0.45 | 11 | | | 8.2 EL ALVAREÑO..... |
| I-147 | 146.8 | 0.56 | 12.01 ¹² | | b 19.38 | | | | | | 6.04 | 5.17 | | | | | 5.4 NEGRETE..... (NG) |
| I-150 | 149.6 | ..... | ..... |  | b 19.47 19.57 |  |  |  |  |  | ..... | ..... | 0.20 | 6 | | | 2.8 SALAMEA..... |
| I-154 | 153.1 | 1.06 | 12.26 | | b 20.03 | | | | | | 6.16 | 5.25 | 0.60 | | | | 3.5 LA BARCA..... (BR) |
| I-158 | 157.7 | 1.13 | 12.34 | | b 20.17 ^X ₆ | | | | | | 6.21 | 5.30 | 0.80 | 4 | | | 4.6 FELICIANO..... |
| I-167 | 166.3 | 1.26 | 12.50 | | b 20.30 20.43 | | | | | | 6.30 | 5.39 | | 7 | | | 8.6 LIMON..... |
| I-180 | 179.3 | 1.55 | 13.25 | | b 20.49 ^X ₁₂ | | | | | | 6.48 | 5.56 | | 10 | | | 13.0 OCOTLAN..... (OC) |
| I-182 | 181.7 | ..... | ..... |  | b 20.59 | | | | | | 7.00 | 6.06 | 0.50 | 9 | | | 2.4 CAMCEL..... |
| I-191 | 190.4 | 2.10 | 13.40 | | b 21.09 | | | | | | 7.08 | 6.12 | | 5 | | | 6.4 PONCITLAN..... (PC) |
| I-197 | 196.8 | 2.20 | 13.53 | | b 21.16 | | | | | | 7.14 | 6.18 | 0.60 | 5 | | | 5.8 CONSTANCIA..... |
| I-203 | 202.6 | 2.28 | 14.03 | | b 21.25 | | | | | | 7.21 ^X ₅₀₂ | 6.25 | 0.50 | 6 | | | 8.2 SAN JACINTO..... |
| I-211 | 210.8 | 2.39 | 14.15 | | b 21.35 ^X ₅₀₄ |  |  |  |  |  | ..... | ..... | 0.36 | 6 | | | 4.8 CORONA..... |
| I-216 | 215.6 | ..... | ..... |  | b 21.45 | | | | | | 7.31 | 6.33 | 0.14 | 6 | | | 2.8 ATEQUIZA..... (AQ) |
| I-219 | 218.4 | 2.55 | 14.33 | | b 21.55 | | | | | | 7.40 | 6.43 ^X ₅₀₂ | | 7 | | | 8.4 LA CAPILLA..... (CT) |
| I-227 | 226.8 | 3.07 | 14.48 | | b 22.04 | | | | | | 7.50 | 6.53 | 1.00 | 6 | | | 7.5 EL CASTILLO..... (AT) |
| I-235 | 234.3 | 3.19 | 15.03 | | b 22.17 | | | | | | 7.59 ^X ₁₀ | 7.02 | | 6 | | | 7.4 LADRILLERA..... |
| I-242 | 241.7 | 3.33 | 15.18 | | b 22.35 | | | | | | 8.12 | 7.15 | | 10 | | | 10.2 LA JUNTA..... |
| I-252 | 251.9 | 3.55 | 15.40 | H. M. S. 14.50 | b 22.35 | H. M. S. 16.05 | b 14.40 | H. M. S. 11.50 | | | 8.30 | 7.30 ^X ₁₀ | H. M. S. 4.40 | 0.40 | 6 | | 5.5 GUADALAJARA..... (DS-G) |
| I-258 | 257.4 | ll. 4.15 H. M. | ll. 16.00 H. M. | ll. 15.10 H. M. | ll. 22.35 H. M. | ll. 16.20 H. M. | ll. 14.55 H. M. | ll. 12.05 H. M. | | | ll. 8.30 H. M. | ll. 7.30 ^X ₁₀ H. M. | ll. 5.00 H. M. | | | | |
| | | 503 | 501 | 427 | 9 | 91 | 313 | 303 | 311 | 11 | 5 | 93 | | | | | SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 10 |
| | | Rápido Carga Diario | Carga Diario | Carga Diario | Pasajeros Diario | Pasajeros Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | Pasajeros Diario | Rápido Pasajeros Diario | Pasajeros Jueves, Sábado y Lunes | | | | | |

- NOTAS:
- De la vía de la bodega en El Castillo, parte una vía de la fábrica "El Salto" de 3,000 metros de longitud. Las máquinas no deben hacer uso de esta vía.
 - Como no hay escape en La Junta, los trenes rumbo al Sur que deban encontrar o librar a trenes de dirección opuesta, deben permanecer en la vía de salida de la vía doble, hasta efectuar el encuentro o libramiento.
 - En Kilóm. 1-2142 hay un lado con capacidad para 17 unidades, para uso de la piedra.
 - No. 10 es superior a No. 313.
 - Trenes de Segunda Clase y Extras, pueden correr adelante de trenes de Primera Clase entre Guadalajara y La Junta. (Excepción a la Regla 86).
 - Cuando no haya servicio telegráfico en La Junta, las tripulaciones de Nos. 91, 93, 303 y 427 quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)

Dirección Superior "AL NORTE"

| DISTRITO DE LA BARCA | | RUMBO AL SUR | | | | | | | | | | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts. | Agua Bascula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegrafónico | | |
|------------------------------------|------------------------|---|--|-------------------------|-------------------|-------------------|--------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------------------|------------------|--|--|---|----------|-------|
| SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 10 | | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | PRIMERA CLASE | | | | | | SEGUNDA CLASE | | | | | | | |
| ESTACIONES | | | Porcentaje | 10 | 314 | 92 | 304 | 312 | 6 | 12 | 94 | 428 | | | 502 | 504 |
| | | Mixtos y Carga | Pasajeros Diario | Misto Diario | Pasajeros Diario | Misto Diario | Misto Diario | Rápido Pasajeros Diario | Pasajeros Diario | Pasajeros Martes, Jueves y Sábado | Carga Diario | Carga Diario | Rápido Carga Diario | | | |
| DN | IRAPUATO (RI) | 14 | H. M. 11.14.15 | | | | | H. M. 11.19.10 | H. M. 11.23.55 | H. M. 11.05 | | H. M. 11.15.35 | H. M. 11.4.35 | Patio | ABCGRTY | |
| | 12.1 COVARRUBIAS | 4 | b 13.58 | | | | | b 18.53 | 23.38 | 0.48 | | 15.18 | 4.18 | 44 | | |
| | 4.1 RIVERA | 9 | b 13.54 | | | | | b 18.46 | 23.33 | 0.42 | | 15.11 | 4.10 | 38 | | |
| | 7.8 JOAQUIN | 9 | b 13.46 | | | | | b 18.35 | 23.24 | 0.32 | | 14.58 | 3.54 ^{X11} | 44 | | |
| D | 8.2 ABASOLO (AB) | 9 | p 13.37 | | | | | p 18.24 | 23.16 | 0.23 | | 14.45 | 3.17 ^{X5} | 38 | G | |
| D | 6.1 CORRALEJO (RF) | 7 | p 13.27 | | | | | p 18.15 | 23.10 | 0.16 | | 14.34 | 2.53 | 54 | | |
| DN | 11.4 PENJAMO (PA) | 12 | p 13.15 13.05 | | | | | S. 18.00 H. M. | 22.59 22.53 | 0.04 23.54 | | 14.14 | 2.35 | Patio | ABCGRTY | |
| D | 14.5 VILLASEÑOR (VN) | 16 | p 12.49 | | | | | | 22.38 | 23.39 | | 13.32 | 2.04 | 31 | G | |
| D | 7.1 PALO VERDE (PV) | 8 | p 12.39 | | | | | | 22.30 ^{X503} | 23.31 | | 13.20 | 1.54 | 43 | G | |
| | 9.1 LA MARANA | 15 | b | | | | | | 22.14 | 23.17 | | 13.01 | 1.37 | 39 | | |
| | 4.2 CORTES | 7 | b 12.24 | | | | | | 22.07 | 23.09 ^{X503} | | 12.50 | 1.27 | 50-44 | G | |
| D | 6.7 LA PIEDAD (DA) | 7 | p 12.16 12.01 | | | | | | | | | | | No hay | | |
| | 4.2 TANQUE KILOM. 1-96 | 15 | b | | | | | | 21.50 | 22.50 | | 12.24 | 1.05 | 60 | A | |
| D | 9.1 PATTI (IA) | 16 | p 11.46 | | | | | | | | | | | No hay | | |
| | 8.1 MIRANDILLAS | 16 | b | | | | | | | | | | | No hay | | |
| | 4.8 MONTELEON | 9 | b 11.26 | | | | | | 21.29 | 22.28 | | 11.57 | 0.40 | 45 | | |
| DN | 8.4 YURECUARO (YO) | 9 | 11.13 ^{PM} 10.53 SM | H. M. 11.12.30 | | | | | 21.15 21.00 | 22.13 22.07 | | 11.35 ^{PM} 10.15 SM | 0.20 ^X 23.55 ⁵⁰³ | Patio | ABCGRTY | |
| | 7.3 VILLANUEVA | 8 | b 10.43 | b 12.20 | | | | | 20.59 | 21.56 | | 10.04 | 23.45 | 43 | | |
| | 8.2 EL ALVAREÑO | 15 | b | | | | | | 20.46 | 21.41 | | 9.46 | 23.26 | 58 | G | |
| D | 5.4 NEGRETE (NG) | 8 | p 10.28 | p 12.01 ^{X501} | | | | | | | | | | No hay | | |
| | 2.8 SALAMEA | 8 | b | | | | | | | | | | | No hay | | |
| D | 3.5 LA BARCA (BR) | 5 | p 10.17 10.07 | p 11.49 ^{X313} | | | | | 20.37 | 21.32 | | 9.35 | 23.16 | 44-33 | G | |
| | 4.6 FELICIANO | 5 | b 10.01 | b 11.36 | | | | | 20.27 | 21.21 | | 9.20 | 23.09 | 16 | | |
| | 8.6 LIMON | 10 | b 9.51 | b 11.24 | | | | | 20.17 ^{X9} | 21.11 | | 9.07 | 22.57 | 40 | | |
| DN | 13.0 OCOTLAN (OC) | 14 | p 9.37 9.21 | p 11.08 | | | | | 20.03 | 20.57 | | 8.50 | 22.40 | Patio | AGTY | |
| | 2.4 CAMCEL | 12 | b | | | | | | | 20.49 ^{X9} | | | | 62 | | |
| | 8.7 EL GRANDE | 7 | b 9.09 | b 10.49 | | | | | 19.48 | 20.39 | | 7.54 | 22.10 | 45 | | |
| D | 6.4 PONCITLAN (PC) | 7 | p 8.55 8.05 | p 10.40 | | | | | 19.41 | 20.33 | | 7.44 | 22.02 | 45 | G | |
| | 5.8 CONSTANCIA | 7 | b 8.48 | b 10.31 | | | | | 19.35 | 20.26 | | 7.32 | 21.55 | 43 | | |
| | 8.2 SAN JACINTO | 9 | b 8.39 | b 10.20 | | | | | 19.27 | 20.17 | | 7.21 ^{X11} | 21.46 | 37 | | |
| | 4.8 CORONA | 8 | b | | | | | | | | | | | No hay | | |
| D | 2.8 ATEQUIZA (AQ) | 9 | p 8.29 | p 10.08 | | | | | 19.19 | 20.08 | | 6.56 | 21.35 ^{X9} | 59 | A G | |
| D | 8.4 LA CAPILLA (CI) | 9 | p 8.18 8.12 | p 9.54 | | | | | 19.09 | 19.59 | | 6.43 ^{X5} | 20.58 | 43 | | |
| D | 7.5 EL CASTILLO (A) | 8 | p 8.05 | p 9.44 | | | | | 19.00 | 19.51 | | 6.15 | 20.47 | 55 | | |
| | 7.4 LADRILLERA | 8 | b 7.59 ^{X11} | b 9.34 | | | | | 18.52 | 19.43 | | 6.04 | 20.35 | 42 | | |
| | 10.2 LA JUNTA | 12 | p 7.42 | p 9.20 | H. M. 11.10.13 | H. M. 11.16.46 | | | 18.41 | 19.31 | H. M. 11.23.39 | H. M. 11.5.25 | 5.49 | 20.20 | 29 | R T Y |
| DN | 5.3 GUADALAJARA (DS-G) | 8 | S. 7.30 ^{X5} H. M. | S. 9.05 H. M. | S. 10.05 H. M. | S. 16.35 H. M. | | S. 18.30 H. M. | S. 19.20 H. M. | S. 23.30 H. M. | S. 5.10 H. M. | S. 5.30 H. M. | S. 20.00 H. M. | Patio | ABCGMRTY | |
| SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 10 | | | 10 | 314 | 92 | 304 | 312 | 6 | 12 | 94 | 428 | 502 | 504 | | | |
| | | | Pasajeros Diario | Misto Diario | Pasajeros Diario | Misto Diario | Misto Diario | Rápido Pasajeros Diario | Pasajeros Diario | Pasajeros Martes, Jueves y Sábado | Carga Diario | Carga Diario | Rápido Carga Diario | | | |

NOTAS:

- De la vía de la bodega en El Castillo, parte una vía de la fábrica "El Salto" de 3,000 metros de longitud. Las máquinas no deben hacer uso de esta vía.
- Como no hay escape en La Junta, los trenes rumbo al Sur que deban encontrar o librar a trenes de dirección opuesta, deben permanecer en la vía de salida de la vía doble, hasta efectuar el encuentro o libramiento.
- En Kilóm. 1-214.2 hay un lado con capacidad para 17 unidades, para uso de la pederá.
- No. 10 es superior a No. 313.
- Trenes de Segunda Clase y Extras, pueden correr adelante de trenes de Primera Clase entre Guadalajara y La Junta. (Excepción a la Regla 85).
- Cuando no haya servicio telegráfico en La Junta, las tripulaciones de Nos. 91, 93, 303 y 427 quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)

Dirección Superior "AL NORTE"

(El perfil de este Distrito en la Pág. 4 del Horario).

| Número de las Estaciones | Distancia de las Estaciones via Guadalupe | RUMBO AL NORTE | | | | | Tiempo máximo entre estaciones en minutos | DISTRITO DE SAYULA | | RUMBO AL SUR | | | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts. | Agua Bascula Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y" |
|--------------------------|---|--------------------|-------------------------------------|-----------------------|--------------------|--------------|---|------------------------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------------|-----------------------------------|--|--|
| | | Segunda Clase | | PRIMERA CLASE | | | | SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 10 | | PRIMERA CLASE | | | Segunda Clase | | |
| | | 427 | 93 | 91 | 303 | Misto Diario | | ESTACIONES | 92 | 304 | 94 | 428 | | | |
| I-520 | 519.6 | H. M. S. 5.10 | H. M. S. 22.02 | H. M. S. 9.17 | | | DN..... | COLIMA (IM) | H. M. LI. 16.45 | | H. M. LI. 6.02 | H. M. LI. 15.20 | Patio 30-175 | ACGRTY | |
| I-515 | 514.1 | | | | | 5 | ..... | 5.5 ESTANCIA | | | | | No hay | | |
| I-507 | 506.1 | 8.45 x 94 | p 22.16 | p 9.35 | | 7 | D..... | 8.0 SALVADOR (VU) | | | p 5.45 x 427 | 14.59 | 23 | G | |
| I-498 | 497.2 | 6.04 | p 22.24 | p 9.47 | | 7 | D..... | 8.9 ALZADA (JD) | | | p 5.32 | 14.39 | 23 | G | |
| I-494 | 493.1 | 6.12 | p 22.29 | p 9.54 | | 4 | ..... | 4.1 FERNANDEZ | | | p 5.24 | 14.26 | 27 | | |
| I-486 | 485.8 | 6.30 | p 22.41 | p 10.06 | | 8 | D..... | 7.5 TONILITA (OL) | | | p 5.13 | 14.13 | 18 | | |
| I-478 | 477.2 | 6.52 | p 22.58 | p 10.23 | | 9 | D..... | 8.6 VILLEGAS (VM) | | | p 4.59 | 13.53 | 21 | A | |
| I-474 | 473.6 | 7.03 | p 23.06 | p 10.31 | | 4 | D..... | 5.6 HIGUERA (HG) | | | p 4.50 | 13.46 | 21 | | |
| I-467 | 466.6 | 7.22 | p 23.19 | p 10.44 | | 7 | ..... | 7.0 PLATANAR | | | p 4.40 | 13.36 | 19 | T | |
| I-461 | 460.8 | 7.34 | p 23.30 | p 10.55 | | 7 | D..... | 5.8 ATENQUIQUE (CO) | | | p 4.31 | 13.26 | 33 | | |
| I-458 | 457.9 | 7.42 | p 23.35 | p 11.02 | | 4 | ..... | 2.9 QUITO | | | p 4.26 | 13.11 | 18 | A | |
| I-451 | 450.7 | 7.57 | p 23.59 | p 11.14 | | 7 | D..... | 7.2 TUXPAN (UX) | | | p 4.16 | 12.59 | 30 | A G | |
| I-441 | 440.8 | 8.22 | p 0.17 | p 11.32 | | 9 | D..... | 9.9 ZAPOTILTIC (ZF) | | | p 4.01 | 12.40 | 16-37 | G | |
| I-435 | 434.2 | 8.39 | p 0.30 | p 11.45 | | 6 | D..... | 6.6 HUESCALAPA (HU) | | | p 3.50 | 12.25 | 18-27 | | |
| I-423 | 422.9 | 9.45 | 0.48 1.08 | 12.03 x 428 12.25 | H. M. S. 7.05 | 10 | DN..... | 11.3 CIUDAD GUZMAN (ZP) | | | p 3.37 3.17 | 12.05 x 91 10.35 | PATIO 30-140 | ACGRTY | |
| I-414 | 413.1 | | | | | 8 | ..... | 9.8 PROVIDENCIA | | | | | 4 | | |
| I-411 | 410.6 | 10.05 | p 1.16 | p 12.36 | p 7.21 | 2 | D..... | 2.5 MANZANO (MR) | | | p 3.04 | 10.20 | 26 | | |
| I-407 | 406.7 | 10.13 x 428 | p 1.21 | p 12.41 | p 7.28 | 3 | ..... | 3.9 NICOLAS | | | p 2.58 | 10.13 x 427 | 31-11 | | |
| I-400 | 399.7 | 10.25 | p 1.33 | p 12.53 | p 7.40 | 9 | ..... | 7.0 QUEMADO | | | p 2.41 | 9.39 | 44 | | |
| I-395 | 394.8 | 10.36 | p 1.42 | p 12.58 x 92 13.07 | p 7.58 | 4 | D..... | 4.9 SAYULA (YU) | | | p 2.34 | 9.29 | 34-37 | A G | |
| I-387 | 386.7 | 10.49 | p 1.51 | p 13.16 | p 8.11 | 7 | ..... | 8.1 CARMELITITA | | | p 2.19 | 9.07 | 26 | | |
| I-380 | 380.0 | | | | | 9 | ..... | 6.7 AMACUECA | | | | | No hay | | |
| I-377 | 376.2 | 11.05 | p 2.06 | p 13.31 | p 8.29 | 5 | D..... | 3.8 ATOYAC (FR) | | | p 2.06 | 8.51 | 24 | | |
| I-370 | 370.0 | 11.15 | p 2.14 | p 13.39 | p 8.41 x 428 | 5 | ..... | 6.2 TECHALUTA | | | p 1.52 | 8.41 x 303 | 19 | | |
| I-361 | 360.4 | 11.29 | p 2.27 | p 13.52 | p 8.57 | 8 | D..... | 9.6 VERDIA (HA) | | | p 1.42 | 8.17 | 41 | G | |
| I-350 | 349.3 | 12.02 x 92 | p 2.43 | p 14.08 | p 9.19 | 9 | D..... | 11.1 ZACOALCO (ZO) | | | p 1.28 | 8.01 | 48 | A | |
| I-340 | 339.7 | 12.16 | p 2.56 | p 14.21 | p 9.33 | 8 | D..... | 9.6 CATARINA (AR) | | | p 1.13 | 7.45 | 40 | | |
| I-328 | 327.5 | 12.44 | p 3.11 | p 14.36 | p 9.56 | 10 | D..... | 12.3 SANTA ANA (SV) | | | p 1.00 | 7.27 | 22 | G | |
| I-324 | 323.8 | | | | | 8 | ..... | 3.7 MASCOTA | | | | | 3 | | |
| I-320 | 319.5 | 12.58 | p 3.22 | p 14.46 | p 10.08 | 5 | ..... | 4.5 BALASTRE | | | p 0.45 | 7.10 | 27 | | |
| I-314 | 313.9 | | p 3.30 | p 14.54 | p 10.20 | 5 | ..... | 5.6 VALENCIA | | | | | No hay | | |
| I-308 | 307.6 | 13.27 | p 3.41 | p 15.05 | p 10.38 | 6 | D..... | 6.5 MAZATEPEC (MK) | | | p 0.33 | 6.49 | 38-111 | A Y | |
| I-301 | 301.0 | | | | | 10 | ..... | 6.6 TEPETATES | | | | | No hay | | |
| I-297 | 296.7 | 13.45 | p 3.55 | p 15.19 | p 10.55 x 92 | 3 | ..... | 4.3 FLORES | | | p 0.19 | 6.29 | 28 | | |
| I-288 | 287.2 | 14.06 | p 4.10 | p 15.34 | p 11.12 | 9 | D..... | 9.5 TLAJOMULCO (MU) | | | p 0.07 | 6.15 | 29 | | |
| I-285 | 284.3 | | | | | 9 | ..... | 2.9 LOMAS DE TEJEDA | | | | | No hay | | |
| I-277 | 276.9 | 14.27 | p 4.23 | p 15.47 | p 11.28 | 6 | ..... | 7.4 OROZCO | | | p 23.54 | 6.00 | 28 | | |
| I-271 | 270.6 | | | | | 6 | ..... | 6.3 INCALPA | | | | | 12 | | |
| I-268 | 267.5 | | | | | 4 | ..... | 3.1 MOJONERA | | | | | 51 | | |
| I-252 | 266.3 | LI. 14.45 H. M. | LI. 4.35 H. M. | LI. 16.00 H. M. | LI. 11.45 H. M. | | | 1.2 LA JUNTA | | | S. 10.16 H. M. | S. 16.49 H. M. | S. 23.42 H. M. | S. 5.30 H. M. | Patio 29 R T Y |
| | | 427 | 93 | 91 | 303 | | | SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 10 | | | 92 | 304 | 94 | 428 | |
| | | Carga Diario | Pasajeros Miérc., Viernes y Domingo | Pasajeros Diario | Misto Diario | | | | | | Pasajeros Diario | Misto Diario | Pasajeros Martes, Jueves y Sábado | Carga Diario | |

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Con el escape de Manzano y la vía principal, conecta un ladero particular E. N. con capacidad para 9 unidades de 13.7 Mts.
- 2) Hay un ladero en Kilom. 1-460.1 con capacidad para 9 unidades de 13.7 Mts.
- 3) La cola de la "V" de Mazatepec es la vía de la Balastrea, con capacidad para 27 unidades de 13.7 Mts.
- 4) La distancia exacta que hay entre la actual estación de Guadalajara del Distrito de "La Barca" y La Junta, es de 5,500 metros; en consecuencia, la numeración de las piezas

kilométricas en los Distritos de Sayula y Manzanillo no corresponde a la distancia que efectivamente hay desde Guadalajara. Al construirse la Estación definitiva, se normalizará esta situación.

- 5) Cuando no haya servicio telegráfico en La Junta, las tripulaciones de Nos. 92, 94, 304 y 428, quedan autorizadas para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)

(El perfil de este Distrito en las págs. 6 y 9 del Horario.)

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DE GUADALAJARA

Suplemento No. 4 al Horario No. 10 Vigente

SUBSTITUYE AL SUPLEMENTO No. 3 AL PROPIO HORARIO, EN EL QUE APARECEN LOS DISTRITOS DE AMECA Y SAN MARCOS.

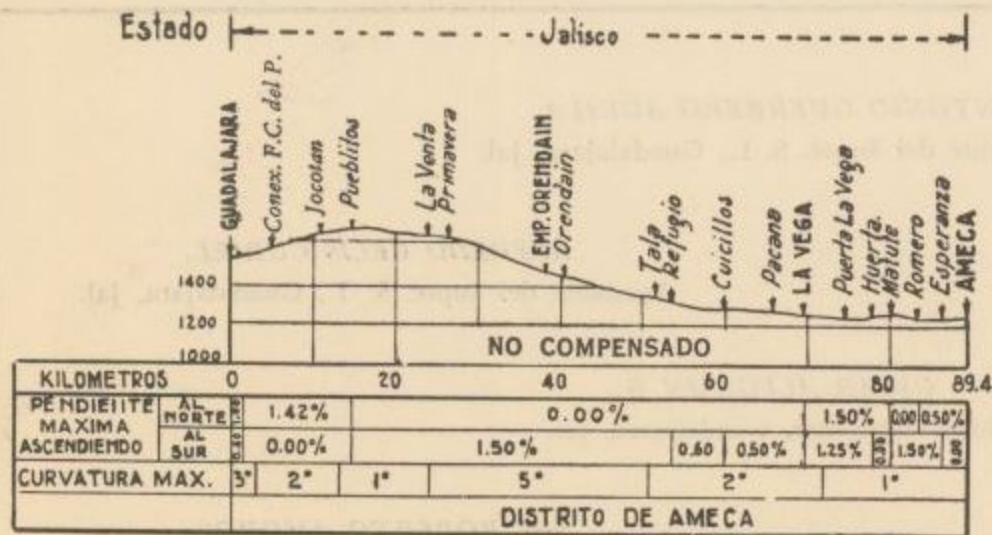
COMIENZA A REGIR A LAS 0H. 01M. DEL MARTES 8 DE OCTUBRE DE 1957.

| Número de la Estación | Distancia de Guadalajara Kilómetros | RUMBO AL NORTE | | | | | Pendiente máxima ascendiente | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | DISTRITO DE AMECA | | Pendiente máxima ascendiente | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | RUMBO AL SUR | | | | | Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts. | Escapes | Otras | Agua Báscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y" |
|-----------------------|--|------------------------------|--------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------------|---|------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|---|------------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------|--|--|----------|-------|---|
| | | SEGUNDA CLASE | | PRIMERA CLASE | | | | | SUPLEMENTO No. 4 AL HORARIO No. 10 | | | | PRIMERA CLASE | | | SEGUNDA CLASE | | | | | |
| | | 509 | 511 | 97 | 305 | 307 | | | ESTACIONES | 98 | | | 306 | 308 | 510 | 512 | | | | | |
| I-258 | 0.0 | Del Ferrocarril del Pacífico | | | | | H. M. | H. M. | H. M. | DN.....GUADALAJARA... (DS.-G) | H. M. | H. M. | H. M. | Al Ferrocarril del Pacífico | | | | | ABCGMRTY | | |
| ID- 5 | 4.7 | S. 6.50 | S. 0.01 | 18.07 | S. 15.15 | S. 9.10 | 1.00 | 3 | 3.0 | 4 | 0.40 | LI. 8.45 | LI. 10.00 | LI. 16.45 | H. M. | H. M. | | | | | |
| ID- 12 | 11.2 | 7.10 | 0.20 | 18.16 | b 15.32 | b 9.32 ^{x306} | 1.42 | 6 | 6.5 | 7 | 0.00 | 8.33 | 9.43 | 16.31 | LI. 19.30 | LI. 23.20 | | | PATIO | | |
| ID- 15 | 14.4 | | | | | | | 12 | 3.2 | 15 | | | 9.27 | 16.14 | | | | | No hay | | |
| ID- 24 | 23.9 | 8.10 ^{x98} | 0.55 | 18.37 ^{x510} | p 15.53 ^{x308} | p 9.56 | | 16 | 9.5 | 20 | | 8.10 ^{x509} | p 9.10 | p 15.53 ^{x305} | 18.37 ^{x97} | 22.40 | | | 29 | | |
| ID- 27 | 26.2 | | | | b 15.56 | b 10.01 | | 16 | 2.3 | 20 | | | b 9.02 | b 15.40 | | | | | No hay | | |
| ID- 38 | 37.8 | LI. 8.33 ^{x306} | LI. 1.20 | LI. 18.55 | p 16.15 | p 10.23 | | 16 | 11.6 | 20 | 1.50 | S. 7.45 | p 8.43 ^{x509} | p 15.15 | S. 17.45 | S. 22.05 | | | 26 | | |
| ID- 41 | 40.8 | H. M. | H. M. | H. M. | b 16.21 | b 10.29 | | 3 | 3.0 | 4 | | H. M. | b 8.35 | b 15.05 | H. M. | H. M. | | | 33 | | |
| ID- 52 | 52.0 | | | | | | 0.00 | 14 | 11.2 | 17 | | | | | | | | | 15ES | | |
| ID- 54 | 53.4 | | | | p 16.40 | p 10.50 | | 14 | 1.4 | 17 | | | p 8.14 | p 14.28 | | | | | 42-2 | | |
| ID- 61 | 60.3 | | | | b 16.50 | b 11.02 | | 8 | 6.9 | 9 | 0.60 | | b 8.02 | b 14.15 | | | | | No hay | | |
| ID- 66 | 65.1 | | | | b 16.58 | b 11.11 | | 10 | 4.8 | 12 | 0.50 | | b 7.53 | b 14.05 | | | | | No hay | | |
| ID- 70 | 69.4 | AL FERROCARRIL DEL PACIFICO | | | LI. 17.05 | p 11.34 | | 10 | 4.3 | 12 | 0.50 | | S. 7.45 | p 13.56 | DEL FERROCARRIL DEL PACIFICO | | | | PATIO | | |
| ID- 75 | 74.3 | | | | H. M. | b 11.45 | | 12 | 4.9 | 14 | 1.25 | | H. M. | b 13.30 | | | | | 18-46 | | |
| ID- 78 | 77.8 | | | | | b 11.52 | 1.50 | 12 | 3.5 | 14 | | | | b 13.23 | | | | | No hay | | |
| ID- 81 | 80.2 | | | | | b 11.59 | | 11 | 2.4 | 12 | 0.00 | | | b 13.18 | | | | | 18 | | |
| ID- 84 | 83.1 | | | | | b 12.05 | 0.00 | 11 | 2.9 | 12 | 1.50 | | | b 13.12 | | | | | No hay | | |
| ID- 87 | 86.5 | | | | | b 12.13 | | 11 | 3.4 | 12 | 0.00 | | | b 13.05 | | | | | No hay | | |
| ID- 90 | 89.4 | | | | LI. 12.20 | H. M. | 0.50 | 11 | 2.9 | 12 | 0.00 | | | S. 13.00 | H. M. | | | | PATIO | | |
| | | 509 | 511 | 97 | 305 | 307 | | | SUPLEMENTO No. 4 AL HORARIO No. 10 | | | 98 | 306 | 308 | 510 | 512 | | | | | |
| | | Carga Miércoles y Sábado | Carga Diario | Pasajeros Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | | | | | | Pasajeros Diario | Mixto Diario | Mixto Diario | Carga Lunes y Jueves | Carga Diario | | | | | |

Dirección Superior "AL NORTE", EXCEPTO QUE NUM. 98 ES SUPERIOR A NUM. 307.

NOTAS:

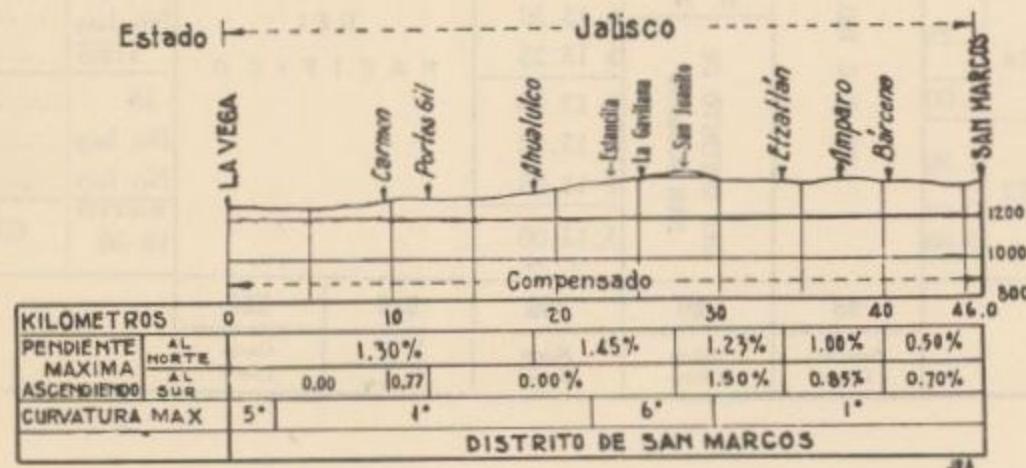
- 1) En concordancia con las Reglas 83 y 404 (quinto párrafo), todos los trenes procedentes del F. C. del Pacífico no invadirán la vía principal del Distrito de Ameca en Conexión F. C. del Pacífico, sin antes tener autorización y derecho para hacerlo.
- 2) Trenes procedentes del o con destino al F. C. del Pacífico quedan autorizados para usar bajo protección, conforme a la Regla 99, la vía principal del Distrito de Ameca, en Empalme Orendáin.
- 3) Trenes procedentes del o con destino al Distrito de San Marcos están autorizados para usar bajo protección, conforme a la Regla 99, la vía principal del Distrito de Ameca, en La Vega.
- 4) Hay registro de trenes en Conexión F. C. del Pacífico, en el cual se registrarán solamente los trenes que reciban orden de tren para hacerlo. (La caja del registro está situada frente al cambio de la misma Conexión.)
- 5) Trenes de pasajeros y mixtos que lleguen a Guadalajara procedentes del Distrito de Ameca, se virarán en la "Y" Distrito de Ameca, kilómetro ID-1, para entrar retrocediendo a la estación de pasajeros.
- 6) La espuela de Tala no debe usarse para encuentros o pasada de trenes.
- 7) La "Y" de La Vega está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Ameca y San Marcos.
- 8) Cuando no haya servicio telegráfico en Ameca, Núm. 308 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)
- 9) La distancia exacta que hay entre la actual estación de Guadalajara y Conexión F. C. del Pacífico, es de 2,960 metros; en consecuencia, la numeración de las placas kilométricas en este Distrito no corresponde a la distancia que efectivamente hay. Al construirse la estación definitiva, se normalizará la situación.
- 10) El F. C. del Pacífico entronca, en Empalme Orendáin, en kilómetro ID-37.950.
- 11) El Distrito de San Marcos entronca, en La Vega, en kilómetro ID-69.3.



JRA.

| Número de la Estación | Distancia de La Vega Kilómetros | RUMBO AL NORTE | | | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | DISTRITO DE SAN MARCOS | | RUMBO AL SUR | | | Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.7 Mts. | Agua Balsa Combustible Ganado Registro Telefónico "Y" |
|-----------------------|------------------------------------|--------------------|----------------------------|------------|---|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|-----------|------------------|---|--|
| | | 1a. Clase | Pendiente máxima ascendida | Por ciento | | SUPLEMENTO No. 4 AL HORARIO No. 10 | | Pendiente máxima descendida | 1a. Clase | Escalas | | |
| | | 305 | Mixto Diario | Pasajeros | | ESTACIONES | | Mixto y Carga | 306 | Mixto Diario |  |  | Otras |
| ID-70 | 0.0 | H. M. S. 17.25 | | | | D | LA VEGA (VG) | 13 | 0.00 | H. M. LI. 7.35 | PATIO 18-46 | ABCGRTY |
| IS-10 | 9.7 | b 17.43 | | 11 | | | 9.7 CARMEN | | | b 7.16 | 17 | |
| IS-13 | 12.3 | b 17.49 | 1.30 | | | | 2.6 PORTES GIL | 12 | 0.77 | b 7.10 | 2FS | |
| IS-19 | 18.6 | p 18.08 | | 10 | | D | 6.3 AHUALULCO (AC) | | | p 6.48 | 18 | |
| IS-24 | 24.0 | b | | | | | 5.4 ESTANCITA | | 0.00 | b | No hay | |
| IS-26 | 25.2 | b 18.24 | 1.45 | 11 | | | 1.2 LA GAVILANA | 12 | | b 6.40 | 5 | |
| IS-28 | 27.4 | b 18.30 | | | | | 2.2 SAN JUANITO | | | b 6.34 | No hay | |
| IS-34 | 33.8 | p 18.55 | 1.25 | 7 | | D | 6.4 ETZATLAN (ZN) | 9 | 1.50 | p 6.21 | 22 | G |
| IS-35 | 34.4 | | 1.00 | 7 | | | 0.6 AMPARO | 9 | 0.85 | | 22EN | |
| IS-41 | 40.3 | b 19.08 | | | | | 5.9 BARGENA | | | b 6.05 | 11 | |
| IS-46 | 46.0 | LI. 19.20 H. M. | 0.50 | 6 | | D | 5.7 SAN MARCOS (SW) | 8 | 0.70 | S. 5.55 H. M. | 22 | PATIO AGRTY |
| | | 305 | | | | | SUPLEMENTO No. 4 AL HORARIO No. 10 | | | 306 | | |
| | | Mixto Diario | | | | | | | | Mixto Diario | | |

Dirección Superior "AL NORTE".



NOTAS:

- 1) Trenes del Distrito de San Marcos quedan autorizados para usar bajo protección, conforme a la Regla 99, la vía principal del Distrito de Ameca, para entrar a o salir de La Vega.
- 2) La "Y" de La Vega está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Ameca y San Marcos.
- 3) El Distrito de San Marcos entronca en el kilómetro ID-69.3 del Distrito de Ameca.
- 4) En kilómetro IS-22.9 hay un ladero particular de la Cía. Minera "La Occidental", S. A., con capacidad para 21 unidades, denominado "La Calabaza".
- 5) Cuando no haya servicio telegráfico en San Marcos, Núm. 306 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)
- 6) Cuando no haya servicio telegráfico en La Vega, Núm. 305 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)

RICARDO ESPINOZA LOMELI,
Ayudante del Supte. S. L., Guadalajara, Jal.

ANTONIO GUERRERO AGUILA,
Ayudante del Supte. S. L., Guadalajara, Jal.

FRANCISCO GARCIA ALATORRE,
Ayudante del Supte. S. T., Guadalajara, Jal.

VICENTE TORRES BENITEZ,
Ayudante del Supte. S. T., Guadalajara, Jal.

ALFREDO CELIS CURIEL,
Ayudante del Supte. S. T., Guadalajara, Jal.

FRANCISCO REYES BALLEZA,
Jefe de Despachadores, Guadalajara, Jal.

OSCAR ALFONSIN B.,
Superintendente, Guadalajara, Jal.

RAFAEL S. MARTINEZ,
Superintendente Gral. de Transportes, México, D. F.

MOISES VELASCO SANCHEZ,
Ayudante Gerente Gral. Operación, México, D. F.

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

