



SEGURIDAD ANTE TODO
FERROCARRILES NACIONALES
DE MEXICO

DIVISION DE
GUADALAJARA

HORARIO NUM. 11

Comienza a regir a las 0h. 01m. del Domingo
13 de Junio de 1965

Hora del Meridiano 90

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

JUAN N. GONZALEZ V.,
Superintendente General de Transportes.
México, D. F.

AGUSTIN SANTILLAN B.,
Sub-Gerente de Operación.
México, D. F.

ING. EUFRASIO SANDOVAL R.,
Gerente General
México, D. F.

OFICIALES DE LA DIVISION

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

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

JOSE VICENTE OCHOA MUÑOZ,
Ayudante del Supte. S. T., Guadalajara, Jal.

J. JESUS HERNANDEZ GOMEZ,
Ayudante del Supte. S. L., Guadalajara, Jal.

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

ALBERTO ROMO CHAVEZ,
Superintendente, Guadalajara, Jal.

TONELAJE

(1) TONELAJE ECUACIONADO es una base nominal técnica que tiene por objeto compensar uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para los trenes compuestos de carros cargados o vacíos, o de cargados y vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.

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

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

Total 2,520 Tons.

ecuacionadas

(3) CUANDO LAS CONDICIONES ATMOSFERICAS lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.

(4) CUANDO UNA MAQUINA 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.

(5) CUANDO SE MANEJEN MAQUINAS 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.

TONELAJE

LOCOMOTORAS DIESEL

Clase.....	DE-17	DE-11	DE-13	DE-10	DE-10	DE-12	DE-20	DE-22
Unidades.....	A y B	A y B	A y B	A y B	A y B			
Números.....	7000 a 7009	6319 a 6334	6502 a 6534	6200 a 6209	6210 a 6213	6400 a 6413	8001 a 8009	7200 a 7215
Velocidad mínima kilómetros por hora.....	18	18	19	18	18	18	19	19
Velocidad máxima kilómetros por hora.....	105	105	105	105	105	105	120	105
Relación de engranes.....	62-15	62-15	74-18	62-15	62-15	63-15	74-18	74-18
Caballos de fuerza.....	3,500	3,000	3,200	2,700	2,700	3,000	1,800	1,800
Fuerza tracción continuada en libras a la velocidad mínima.....	88,000	80,000	80,000	74,000	74,000	82,600	46,000	46,000
Base rígida en pies y pulgadas.....	9'	9'	9'4"	9'	9'	16'9"	9'	9'4"
Peso en toneladas métricas.....	210	218	218	210	218	270	109	113

RUMBO AL NORTE			T O N E			
DE	A	FACTOR CARRO	DE-17	DE-11	DE-10	DE-20
IRAPUATO.....	Patti.....	5	5,395	4,850	4,715	2,830
Patti.....	Yurécuaro.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Yurécuaro.....	El Castillo.....	5	4,755	4,280	4,160	2,495
El Castillo.....	La Junta.....	5	3,315	2,980	2,900	1,735
La Junta.....	Guadalajara.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
MANZANILLO.....	Caleras.....	4	5,030	4,530	4,400	2,640
Caleras.....	Coquimatlán.....	4	2,695	2,420	2,355	1,410
Coquimatlán.....	Balcón.....	4	1,740	1,570	1,520	915
Balcón.....	Colima.....	4	5,265	4,740	4,600	2,760
COLIMA.....	Ciudad Guzmán.....	3	1,430	1,290	1,250	750
Ciudad Guzmán.....	Manzano.....	3	5,390	4,840	4,710	2,820
Manzano.....	Nicolás.....	3	2,695	2,420	2,355	1,410
Nicolás.....	Sayula.....	3	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Sayula.....	Santa Ana.....	3	4,960	4,450	4,335	2,600
Santa Ana.....	Jalpa.....	3	2,695	2,420	2,355	1,410
Jalpa.....	La Junta.....	3	2,970	2,670	2,595	1,560
PENJAMO.....	Villachuato.....	4	6,180	5,560	5,145	3,245
Villachuato.....	Escobillas.....	4	1,940	1,745	1,615	1,020
Escobillas.....	Ajuno.....	4	4,630	4,170	3,855	2,430
LOS REYES.....	Tingüindín.....	2	730	660	610	385
Tingüindín.....	Tarecuato.....	2	1,570	1,415	1,310	825
Tarecuato.....	Moreno.....	2	2,420	2,180	2,015	1,315
Moreno.....	Zamora.....	2	3,370	3,035	2,805	1,715
Zamora.....	Yurécuaro.....	2	2,410	2,170	2,005	1,310
OCOTLAN.....	Atotonilco.....	5				

RUMBO AL SUR						
DE	A	FACTOR CARRO	DE-17	DE-11	DE-10	DE-20
GUADALAJARA.....	La Junta.....	5	2,745	2,470	2,400	1,440
La Junta.....	Yurécuaro.....	5	5,030	4,530	4,400	2,640
Yurécuaro.....	Patti.....	5	2,690	2,350	2,350	1,410
Patti.....	La Piedad.....	5	4,810	4,330	4,200	2,525
La Piedad.....	Pénjamo.....	5	5,030	4,530	4,400	2,640
Pénjamo.....	Irapuato.....	5	5,275	4,740	4,610	2,765
GUADALAJARA.....	Mazatepec.....	2	3,190	2,870	2,790	1,675
Mazatepec.....	Santa Ana.....	2	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Santa Ana.....	Quemado.....	2	4,950	4,460	4,330	2,600
Quemado.....	Nicolás.....	2	885	800	770	460
Nicolás.....	Ciudad Guzmán.....	2	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Ciudad Guzmán.....	K. I-428.....	2	2,745	2,470	2,400	1,440
K. I-428.....	Fernández.....	2	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Fernández.....	Alzada.....	2	1,770	1,450	1,550	845
Alzada.....	Manzanillo.....	2	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
AJUNO.....	Escobillas.....	7	4,570	4,115	3,805	2,400
Escobillas.....	Curimeo.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Curimeo.....	Tunillas.....	7	3,730	3,360	3,110	1,960
Tunillas.....	Villachuato.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Villachuato.....	Pénjamo.....	7	6,620	5,960	5,510	3,475
YURECUARO.....	Chavinda.....	4	2,560	2,305	2,130	1,345
Chavinda.....	Tarecuato.....	4	1,840	1,655	1,530	965
Tarecuato.....	Los Reyes.....	4	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
ATOTONILCO.....	Ocotlán.....	5				

ECUACIONADO (PARA RIEL SECO)

ELECTRICAS (N. DE M.)

DE-23	DE-25	DE-24	DE-16	DE-19	DE-17	DE-21	DE-11	DE-13	DE-14	DE-15	DE-18	DE-6
7300 a	7500 a	7400 a	6800 a	6900 y	7010 a	7100 a	6300 a	6500 y	6600 y	6700 a	5800 a	5660 a
7323	7536	7472	6819	6901	7034	7107	6318 y	6501	6601	6706	5879	5663
							6335 a					
							6338					
18	18	19	18	19	18	18	18	19	18	19	18	13
105	105	105	96	105	105	105	105	105	105	105	105	96
62-15	62-15	74-18	63-15	74-18	62-15	62-15	62-15	74-18	62-15	74-18	62-15	75-16
1,800	1,800	1,800	1,600	1,600	1,750	1,750	1,500	1,600	1,500	1,600	1,310	1,000
46,000	46,000	46,000	42,000	42,000	44,000	44,000	40,000	40,000	40,000	40,000	34,000	34,000
12'2"	9'	12'6"	13'	12'6"	9'	9'	9'	9'4"	9'	9'4"	9'	9'4"
100	105	152	145	163	105	105	109	109	105	105	76	109

L A D A S

2,830 Bajada 2,495	2,575 Bajada 2,270	2,695 Bajada 2,375	2,425 Bajada 2,140	2,080 Bajada 1,835
1,735 Bajada 2,640	1,585 Bajada 2,405	1,655 Bajada 2,515	1,490 Bajada 2,265	1,285 Bajada 1,945
1,410 915 2,760	1,285 830 2,510	1,345 870 2,630	1,210 785 2,370	1,040 670 2,030
750 2,820 1,410	685 2,570 1,285	715 2,690 1,345	645 2,420 1,210	550 2,080 1,040
Bajada 2,600 1,410	Bajada 2,365 1,285	Bajada 2,475 1,345	Bajada 2,225 1,210	Bajada 1,915 1,040
1,560 3,245 1,020	1,420 2,920 920	1,485 3,090 970	1,335 2,780 875	1,145 2,390 750
2,430 385 825	2,190 345 740	2,315 365 785	2,685 330 705	1,790 280 605
1,315 1,715 1,310	1,145 1,590 1,140	1,210 1,635 1,205	1,090 1,515 1,085	980 1,265 930
.....	.....	.....	.....	1,000

1,440 2,640 1,410	1,310 2,405 1,235	1,375 2,515 1,345	1,235 2,265 1,175	1,060 1,945 1,000
2,525 2,640 2,765	2,295 2,405 2,520	2,405 2,515 2,630	2,165 2,265 2,370	1,855 1,945 2,040
1,675 Bajada 2,600	1,520 Bajada 2,365	1,595 Bajada 2,475	1,435 Bajada 2,230	1,230 Bajada 1,910
460 Bajada 1,440	420 Bajada 1,310	490 Bajada 1,370	400 Bajada 1,235	340 Bajada 1,060
Bajada 845 Bajada	Bajada 845 Bajada	Bajada 805 Bajada	Bajada 725 Bajada	Bajada 685 Bajada
2,400 Bajada 1,960	2,155 Bajada 1,765	2,285 Bajada 1,865	2,055 Bajada 1,680	1,770 Bajada 1,440
Bajada 3,475 1,345	Bajada 3,130 1,205	Bajada 3,310 1,280	Bajada 2,980 1,150	Bajada 2,560 990
965 Bajada	870 Bajada	920 Bajada	830 Bajada	750 Bajada 1,000

NOTAS:

- 1) En Patti hay registro de trenes: en este se registrarán, o confrontarán los datos necesarios, únicamente los trenes que reciban orden "OD-31" para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).
- 2) Trenes de segunda clase y Extras, pueden correr adelante de trenes de Primera Clase entre Guadalajara y La Junta. (Excepción a la Regla 86).
- 3) Cuando no haya servicio telegráfico en La Junta, trenes Nos. 91, 93 y 427, quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 4) Trenes Nos. 5 y 6 quedan exceptuados de registrarse y confrontar el registro de trenes en Pénjamo y La Junta. (Excepción a la Regla 83-A).

Número de la Estación	Distancia de Irapuato Kilómetros	RUMBO AL NORTE					Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE LA BARCA	
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE	HORARIO No. 11					
		427	501	91	ESTACIONES					
A-353	0.0		H. M. S. 6.30					DN.....	IRAPUATO.....(RI)	
.....	0.6		.....		0.50	14		.....	0.6 EMP. DIVN. GUADALAJARA.....
I- 13	12.4		6.48					.....	11.8 COVARRUBIAS.....
I- 17	16.2		6.54			4		.....	3.8 RIVERA.....
I- 24	24.0		7.05		0.00	9		D.....	7.8 JOAQUIN.....(JN)	
I- 33	32.2		7.16		0.30	9		D.....	8.2 ABASOLO.....(AB)	
I- 39	38.3		7.25		0.15	7		D.....	6.1 CORRALEJO.....(RF)	
I- 50	49.7		8.05		0.30	12		DN.....	11.4 PENJAMO.....(PA)	
I- 65	64.2		8.24		0.60	16		D.....	14.5 VILLASENOR.....(VN)	
I- 72	71.3		8.35		0.25	8		D.....	7.1 PALO VERDE.....(PV)	
I- 81	80.4		.....		0.45	15		.....	9.1 LA MARAÑA.....
I- 85	84.6		8.52					.....	4.2 CORTES.....
I- 92	91.3		9.15		0.63	7		D.....	6.7 LA PIEDAD.....(DA)	
I- 98	98.0		.....		0.80	15		.....	6.7 LA MULA.....
I-105	104.6		9.33		0.50			DN.....	6.6 PATTI.....(IA)	
I-113	112.7		.....		0.90	16		.....	8.1 MIRANDILLAS.....
I-118	117.5		9.50		0.00			.....	4.8 MONTELEON.....
I-126	125.9		10.01 11.00 ^{x10}			9		DN.....	8.4 YURECUARO.....(YO)	
I-134	133.2		11.10		0.50	8		.....	7.3 VILLANUEVA.....
I-142	141.4		.....		0.45	15		.....	8.2 EL ALVAREÑO.....
I-147	146.8		11.28					D.....	5.4 NEGRETE.....(NG)	
I-150	149.6		.....		0.20	8		.....	2.8 SALAMEA.....
I-154	153.1		11.50		0.60			D.....	3.5 LA BARCA.....(BR)	
I-159	158.3		11.58 ^{x502}		0.80	5		.....	5.2 FELICIANO.....
I-167	166.3		12.13			10		.....	8.0 LIMON.....
I-169	168.8		.....					.....	2.5 SANTA INESITA.....
I-174	173.2		.....			14		.....	4.4 EL PEDREGAL.....
I-180	179.3		12.45		0.50			DN.....	6.1 OCOTLAN.....(OC)	
I-182	181.7		.....			12		.....	2.4 CAMCEL.....
I-191	190.4		12.59					.....	8.7 EL GRANDE.....
I-197	196.8		13.12			7		D.....	6.4 PONCITLAN.....(PC)	
I-203	202.8		13.21		0.60	7		.....	6.0 CONSTANCIA.....
I-212	211.3		13.32		0.50	9		.....	8.5 SAN JACINTO.....
I-216	215.6		.....		0.36	8		.....	4.3 CORONA.....
I-219	218.4		13.50		0.14			DN.....	2.8 ATEQUIZA.....(AQ)	
I-227	226.9		14.05			9		.....	8.5 LA CAPILLA.....
I-235	234.3		14.20		1.00	8		D.....	7.4 EL CASTILLO.....(AJ)	
I-242	241.8		14.35			8		.....	7.5 LADRILLERA.....
I-252	251.9	H. M. S. 15.20	14.57	H. M. S. 16.32		12		DN.....	10.1 LA JUNTA.....(J)	
I-257	256.9	11.15.30 H. M.	11.15.10 H. M.	↓		7		DN.....	5.0 GUADALAJARA-Carga(GC)	
I-260	259.5			11.16.45 H. M.	0.40	3		DN.....	2.6 GUADALAJARA-Pss.(DS-G)	
			427	501		91				
			Carga Diario	Carga Diario		Pasajeros Diario			HORARIO No. 11	

Dirección Superior "AL NORTE" en la vía sencilla; excepto que No. 6 es superior a Nos. 9 y 311 y, tren No. 12 es superior a No. 9

RUMBO AL NORTE

PRIMERA CLASE

PRIMERA CLASE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE LA BARCA		Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 Mts.	Báscula Combustible Ganado Mesa Girat. Registro Teléfono "Y"
9	93	311	5			11	HORARIO No. 11		
Pasajeros Diario	Pasajeros Lunes, Jueves y Sábado	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Por ciento	Pasajeros	ESTACIONES		
H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.			Escapes	Otras	
S. 15.09		S. 6.00	S. 3.59	S. 2.31	0.50	10	DN..... IRAPUATO.....(RI)	Patio	BCGRY
.....		.....	.....	.....			0.6 EMP DIVN. GUADALAJARA.....		
b 15.21		b 6.16	4.10	2.42			11.8 COVARRUBIAS.....	90	T
b 15.26		b 6.22	4.14	2.46		3	3.8 RIVERA.....	34	T
p 15.35		p 6.33	4.21	2.53	0.00	6	7.8 D.....JOAQUIN.....(JN)	90	T
p 15.44		p 6.44	4.28	3.00	0.30	6	8.2 D.....ABASOLO.....(AB)	34	G T
p 15.52		p 6.53	4.34	3.06	0.15	5	6.1 D.....CORRALEJO.....(RF)	49	T
p 16.02 16.09		11.7.05 H. M.	4.44	p 3.22	0.30	9	11.4 DN..... PENJAMO.....(PA)	Patio	BGRY
p 16.23x502			4.50	3.35	0.60	11	14.5 D.....VILLASEÑOR.....(VN)	92	G T
p 16.32			5.03	3.42	0.25	6	7.1 D.....PALO VERDE.....(PV)	39	G T
b 16.42			.....	.....	0.45	11	9.1.....LA MARAÑA.....	No hay	
b 16.47			5.15	3.54			4.2.....CORTES.....	35	T
p 16.53 17.03			p 5.23	p 4.03	0.63	5	6.7 D.....LA PIEDAD.....(DA)	Patio 45-40	G T
b 17.10			.....	.....	0.80	11	6.7.....LA MULA.....	No hay	
p 17.18			5.35	4.16	0.50		6.6 DN.....PATTI.....(IA)	90	T
b 17.29			.....	.....	0.90	12	8.1.....MIRANDILLAS.....	No hay	
b 17.35			5.48	4.30	0.00		4.8.....MONTELEON.....	41	T
p 17.43 18.00			p 5.57	p 4.38 4.48	0.50	7	8.4 DN..... YURECUARO.....(YO)	Patio	BCGRY
b 18.11			6.04	b 4.55		6	7.3.....VILLANUEVA.....	39	T
b 18.20			.....	.....	0.45	11	8.2 DN.....EL ALVAREÑO.....	No hay	
p 18.27			6.16	p 5.08			5.4 D.....NEGRETE.....(NG)	90	T
b 18.31			.....	.....	0.20		2.8.....SALAMEA.....	No hay	
p 18.35 18.45			p 6.24	p 5.15 5.25	0.60	6	3.5 D.....LA BARCA.....(BR)	40-30	G T
b 18.51			6.29	b 5.30		4	5.2.....FELICIANO.....	90	T
b 19.00			6.37	b 5.38	0.80	7	8.0.....LIMON.....	90	T
b 19.03			.....	b 5.41			2.5.....SANTA INESITA.....	No hay	
b 19.08			.....	.....			4.4.....EL PEDREGAL.....	No hay	
p 19.14 19.24			p 6.49	p 5.50 6.00	0.50	10	6.1 DN.....OCOTLAN.....(OC)	Patio	G Y
b 19.27			.....	b 6.03		9	2.4.....CAMCEL.....	Particulares	T
b 19.37			6.59	b 6.11			8.7.....EL GRANDE.....	90	T
p 19.45			7.05	p 6.19		5	6.4 D.....PONCITLAN.....(PC)	80	
b 19.52x12			7.11	b 6.25	0.60	5	6.0.....CONSTANCIA.....	90	T
p 20.00			7.18	b 6.32	0.50	6	8.5.....SAN JACINTO.....	90	T
p 20.06			.....	.....	0.36	6	4.3.....CORONA.....	No hay	
p 20.10			7.25	p 6.42	0.14	6	2.8 DN.....ATEQUIZA.....(AQ)	90	G
p 20.19			7.33	b 6.52		7	8.5.....LA CAPILLA.....	90	T
p 20.28			7.40	b 7.01		6	7.4 D.....EL CASTILLO.....(AJ)	90-13	
p 20.35			7.47	b 7.10	1.00	6	7.5.....LADRILLERA.....	90	T
p 20.48	H. M. S. 6.17		7.58x10	p 7.23		10	10.1 DN..... LA JUNTA.....(J)	..	R Y T
↓	↓		↓	↓	0.40	5	5.0 DN..... GUADALAJARA -Carga(GC)	Patio	BCGMRY
p 21.00 H. M.	11.6.30 H. M.		11.8.10 H. M.	11.7.35 H. M.		3	2.6 DN..... GUADALAJARA -Pss.(DS-G)	} Vía doble	R T
9	93	311	5	11			HORARIO No. 11		
Pasajeros Diario	Pasajeros Lunes, Jueves y Sábado	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario					

EL CUADRO DE ITINERARIOS DE ESTE DISTRITO, DISTRIBUIDO EN LAS PAGS. 4, 5, 6 Y 7. El perfil de este Distrito en la página 16.

DISTRITO DE LA BARCA

RUMBO AL SUR

HORARIO No. 11

PRIMERA CLASE

ESTACIONES

Número de la Estación	Distancia de Irapuato Kilómetros	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR						
			Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE					
			Pasajeros	Por ciento	10	92	312	12	6
			Pasajeros	Por ciento	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario
					H. M.		H. M.	H. M.	H. M.
A-353	0.0	DN.....							
	0.6	.....						
I- 13	12.4	.....						
I- 17	16.2	.....						
I- 24	24.0	D.....							
I- 33	32.2	D.....							
I- 39	38.3	D.....							
I- 50	49.7	DN.....							
I- 65	64.2	D.....							
I- 72	71.3	D.....							
I- 81	80.4	.....						
I- 85	84.6	.....						
I- 92	91.3	D.....							
I- 98	98.0	.....						
I-105	104.6	DN.....							
I-113	112.7	.....						
I-118	117.5	.....						
I-126	125.9	DN.....							
I-134	133.2	.....						
I-142	141.4	.....						
I-147	146.8	D.....							
I-150	149.6	.....						
I-154	153.1	D.....							
I-159	158.3	.....						
I-167	166.3	.....						
I-169	168.8	.....						
I-174	173.2	.....						
I-180	179.3	DN.....							
I-182	181.7	.....						
I-191	190.4	.....						
I-197	196.8	D.....							
I-203	202.8	.....						
I-212	211.3	.....						
I-216	215.6	.....						
I-219	218.4	DN.....							
I-227	226.9	.....						
I-235	234.3	D.....							
I-242	241.8	.....						
I-252	251.9	DN.....							
I-257	256.9	DN.....							
I-260	259.5	DN.....							
HORARIO No. 11									

AL DISTRITO DE SAYULA

DEL DISTRITO DE ZACAPU

Dirección Superior "AL NORTE", en vía sencilla; excepto que No. 6 es superior a Nos. 9 y 311 y No. 12 es superior a No. 9.

DISTRITO DE LA BARCA

RUMBO AL SUR

HORARIO No. 11

ESTACIONES

Tiempo mínimo entre estaciones en minutos

Pendiente máxima ascendiendo

PRIMERA CLASE

SEGUNDA CLASE

94

428

502

Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 Mts.

Báscula Combustible Ganado Mesa Giratoria Registro Teléfono "Y"

Mixtos y Carga

Por ciento

Pasajeros Martes, Jueves y Sábados

Carga Diario

Carga Diario

Escapes Otros

N.....	IRAPUATO.....(RI)								
	0.6								
.....	EMP. DIVN. GUADALAJARA.....	14	0.60						
	11.8								
.....	COVARRUBIAS.....								
	3.8	4	1.00						
.....	RIVERA.....								
	7.8	9							
.....	JOAQUIN.....(JN)								
	8.2	9	0.32						
.....	ABASOLO.....(AB)								
	6.1	7	0.25						
.....	CORRALEJO.....(RF)								
	11.4	12	0.30						
N.....	PENJAMO.....(PA)								
	14.5	16	0.70						
.....	VILLASEÑOR.....(VN)								
	7.1	8	0.75						
.....	PALO VERDE.....(PV)								
	9.1	15	0.80						
.....	LA MARAÑA.....								
	4.2	7	0.75						
.....	LA PIEDAD.....(DA)								
	6.7	15	0.85						
.....	LA MULA.....								
	6.6		0.50						
N.....	PATTL.....(JA)								
	8.1	16	1.10						
.....	MIRANDILLAS.....								
	4.8	9	0.45						
N.....	YURECUARO.....(YO)								
	8.4	8							
.....	VILLANUEVA.....								
	7.3	15	0.40						
.....	EL ALVAREÑO.....								
	8.2								
.....	NEGRETE.....(NG)								
	5.4	8	0.14						
.....	SALAMEA.....								
	2.8		0.33						
.....	LA BARCA.....(BR)								
	3.5	5	0.45						
.....	FELICIANO.....								
	5.2	10							
.....	LIMON.....								
	8.0	14	0.50						
.....	SANTA INESITA.....								
	2.5								
.....	EL PEDREGAL.....								
	4.4	12							
N.....	OCOTLAN.....(OC)								
	6.1								
.....	CAMCEL.....								
	2.4	7							
.....	EL GRANDE.....								
	8.7	7	0.35						
.....	PONCITLAN.....(PC)								
	6.4	9	0.30						
.....	CONSTANCIA.....								
	6.0	8	0.66						
.....	SAN JACINTO.....								
	8.5	8	0.64						
.....	CORONA.....								
	4.3	9	1.00						
.....	ATEQUIZA.....(AQ)								
	2.8	8	0.74						
.....	LA CAPILLA.....								
	8.5	8	0.88						
.....	EL CASTILLO.....(AJ)								
	7.4	12							
.....	LADRILLERA.....								
	7.5	7	1.00						
.....	LA JUNTA.....(J)								
	10.1	3							
.....	GUADALAJARA -Carga(GC)								
	5.0								
.....	GUADALAJARA -Pss.(DS-G)								
	2.6								

AL DISTRITO DE SAYULA

AL DISTRITO DE SAYULA

H. M. 11.23.36

H. M. 11. 6.40

9.20

S. 6.30 H. M.

S. 9.10 H. M.

S. 23.25 H. M.

94

428

502

Pasajeros Martes, Jueves y Sábados

Carga Diario

Carga Diario

HORARIO No. 11

NOTAS:

- 1) En Patti hay registro de trenes: en este se registrarán, o confrontarán los datos necesarios, únicamente los trenes que reciban orden "OD-31" para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).
- 2) Trenes de Segunda Clase y Extras, pueden correr adelante de trenes de primera clase entre Guadalupe y La Junta. (Excepción a la Regla 86).
- 3) Cuando no haya servicio telegráfico en La Junta, trenes Nos. 91, 93 y 427, quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 4) Trenes Nos. 5 y 6 quedan exceptuados de registrarse y confrontar el registro en Pénjamo y La Junta. (Excepción a la Regla 83-A).

Número de la Estación	Distancia de Irapuato vía Guadaluajara Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE SAYULA	
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE				HORARIO No. 11	
		427	91	93	ESTACIONES				
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Lunes, Jueves y Sábado		Pasajeros			
I-520	519.6	S. H. M. 6.10	S. H. M. 10 35	S. H. M. 0 57	2.00	12	DN.....	COLIMA.....(IM)	
I-515	514.1	....	b 10.42	....			5.5	ESTANCIA.....	
I-507	506.1	6.33	p 10.52	p 1.13	7	7	D.....	SALVADOR.....(VU)	
I-498	497.2	6.52	p 11.04	p 1.25			8.9	D.....	ALZADA.....(JD)
I-494	493.1	7.00	b 11.10	1.31	1.00	4	4.1	FERNANDEZ.....	
I-486	485.8	7.18	p 11.21	p 1.42			7.5	D.....	TONILITA.....(OL)
I-478	477.2	7.38	p 11.34	p 1.55	9	9	8.6	VILLEGAS.....(VM)	
I-474	473.6	7.48	b 11.41	2.01			3.6	D.....	HIGUERA.....
I-470	470.0	....	b 11.47	....	2.00	7	3.6	PLATANARILLO.....	
I-467	466.6	8.02	p 11.54	2.13			3.4	D.....	PLATANAR.....(PR)
I-461	460.8	8.22	p 12.05	p 2.24	7	7	5.8	ATENQUIQUE.....(CQ)	
I-458	457.9	8.30	b 12.10	2.29			2.9	D.....	QUITO.....
I-451	450.7	8.45	p 12.22	p 2.40	1.90	7	7.2	TUXPAN.....(UX)	
I-441	440.8	9.10	p 12.38	b 2.55			9.9	D.....	ZAPOTILIC.....(ZF)
I-435	434.2	9.27	p 12.50 ^{x428}	3.06	2.00	6	6.6	HUESCALAPA.....(HU)	
I-423	422.9	10.47	q 13.06 ^{x92}	p 3.22			11.3	DN.....	CIUDAD GUZMAN.....(ZP)
I-414	413.1	....	b 13.35	....	0.90	10	9.8	PROVIDENCIA.....	
I-411	410.6	11.07	p 13.39	3.39			0.40	D.....	MANZANO.....(MR)
I-407	406.7	11.15 ^{x428}	b 13.44	3.43	1.00	3	3.9	NICOLAS.....	
I-400	399.7	11.29	b 13.54	3.53			7.0	D.....	QUEMADO.....
I-395	394.8	11.40	p 13.58	p 3.59	0.00	4	4.9	SAYULA.....(YU)	
I-387	386.7	11.52	b 14.13	4.07			8.1	D.....	CARMELITA.....
I-377	376.2	12.19 ^{x92}	p 14.24	4.16	1.00	9	10.5	ATOYAC.....(FR)	
I-370	370.0	12.28	b 14.30	4.22			6.2	D.....	TECHALUTA.....
I-361	360.4	12.40	p 14.40	4.31	0.50	8	9.6	VERDIA.....(HA)	
I-350	349.3	12.58	p 14.52	b 4.43			11.1	D.....	ZACOALCO.....(ZO)
I-340	339.7	13.12	p 15.02	4.53	0.50	8	9.6	CATARINA.....(AR)	
I-328	327.5	13.33	p 15.15	b 5.04			12.2	DN.....	SANTA ANA.....(SV)
I-324	323.9	....	b 15.20	....	1.00	8	3.6	MASCOTA.....	
I-320	319.5	13.47	b 15.25	5.14			4.4	.....	BALASTRE.....
I-315	314.5	....	b 15.30	....	1.00	11	5.0	VALENCIA.....	
I-309	308.4	....	b 15.37	....			6.1	.....	LOS BAÑOS.....
I-308	307.6	14.10	p 15.40	p 5.28	0.30	10	0.8	MAZATEPEC.....(MK)	
I-301	301.0	....	b 15.47	....			6.6	.....	TEPETATES.....
I-297	296.7	14.25	b 15.52	5.39	9	9	4.3	FLORES.....	
I-288	287.2	14.40	p 16.04	b 5.51			9.5	D.....	TLAJOMULCO.....(MU)
I-285	284.3	....	b 16.08	....	1.00	9	2.9	LOMAS DE TEJEDA.....	
I-277	276.9	14.57	b 16.16	6.02			7.4	.....	OROZCO.....
I-271	270.4	15.07	b 16.24	6.09	6	6	6.5	INCALPA.....	
I-268	267.5	....	b 16.27	....			2.9	.....	MOJONERA.....
I-252	266.1	11.15.15 H. M.	11.16.29 H. M.	11. 6.14 H. M.	4	4	1.4	DN.....	LA JUNTA.....(J)
		427	91	93					
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Lunes, Jueves y Sábado					

Dirección Superior "AL NORTE"

DISTRITO DE SAYULA		RUMBO AL SUR					Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 Mts.		Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Teléfono "Y"
HORARIO No. 11	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE	Escapes	Otras		
			92	94	428				
ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Pasajeros	Carga Diario				
DN..... COLIMA.....(IM)	15	0.50	H. M. Ll. 15.53	H. M. Ll. 4.38	H. M. Ll. 15.45	Patio 38-173		CGRY	
.....ESTANCIA.....			b 15.47	.....	.....	No hay		
D.....SALVADOR.....(VU)	10	1.00	p 15.38	p 4.22	15.22	21		G	
D.....AIZADA.....(JD)			p 15.29	p 4.13	15.03	28- 52			
.....FERNÁNDEZ.....	5	2.00	b 15.22	4.05	14.50	18		T	
D.....TONILITA.....(OL)	10		p 15.12	p 3.55	14.38	16			G
DN.....VILLEGAS.....(VM)	11	5	p 14.59	p 3.42	14.24	19		.....
.....HIGUERA.....	5		b 14.52	3.36	14.13	19			T
.....PLATANARILLO.....	9	0.00	b 14.47	.....	.....	No hay		.....
D.....PLATANAR.....(PR)	9		p 14.42	3.26	14.01	17		
D.....ATENQUIQUE.....(CQ)	9	5	p 14.33	p 3.17	13.47	Particulares		.....
.....QUITO.....	5		b 14.27	3.11	13.32	16			T
D.....TUXPAN.....(UX)	9	12	p 14.19	p 3.04	13.21	27		.....
D.....ZAPOTILIC.....(ZF)	12		p 14.06	b 2.53	13.04	14-33			G
D.....HUESCALAPA.....(HU)	8	1.00	p 13.57	2.45	12.50 ^{x91}	Patio 70		T	
DN..... CIUDAD GUZMAN.....(ZP)	13		q 13.44	p 2.32	12.17	Patio 28- 128			BCGRY
.....PROVIDENCIA.....	14	0.40	b 13.15	.....	.....	No hay		.....
D.....MANZANO.....(MR)	4	0.00	p 13.12	2.16	11.22	23		
.....NICOLAS.....	11	3.00	b 13.07	2.12	11.15 ^{x427}	54- 13		T	
.....QUEMADO.....	6	0.80	b 12.54	1.58	10.43	40			T
D.....SAYULA.....(YU)	10	0.50	p 12.49	p 1.53	10.33	31-33		GT	
.....CARMELITA.....	13	0.00	b 12.30	1.43	10.18	23			T
D.....ATOYAC.....(FR)	7	0.70	p 12.19 ^{x427}	1.34	10.03	21		.....
.....TECHALUTA.....	11	0.20	b 12.12	1.28	9.48	17			T
D.....VERDIA.....(HA)	13	0.60	p 12.03	1.19	9.35	37		G	
D.....ZACOALCO.....(ZO)	11	0.20	p 11.52	b 1.08	9.19	43		
D.....CATARINA.....(AR)	11		p 11.40	0.57	8.54	36		.....
DN.....SANTA ANA.....(SV)	15	11	p 11.28	b 0.46	8.36	61- 23			G
.....MASCOTA.....	11		b 11.22	.....	.....	No hay		.....
.....BALASTRE.....	15	0.00	b 11.17	0.36	8.19	24			T
.....VALENCIA.....	15	0.60	b 11.11	.....	.....	No hay		.....
.....LOS BAÑOS.....			b 11.05	.....	.....	No hay		
D.....MAZATEPEC.....(MK)	13	0.00	p 11.03	p 0.23	7.58	34- 22		Y	
.....TEPETATES.....	11	0.80	b 10.55	No hay		
.....FLORES.....	11	1.00	b 10.50	0.11	7.38	25		T	
D.....TLAJOMULCO.....(MU)	11		p 10.40	b 0.01	7.24	26		
.....LOMAS DE TEJEDA.....	12	8	b 10.36	.....	.....	No hay		.....
.....OROZCO.....	12		b 10.27	23.50	7.09	25			T
.....INCALPA.....	8	5	b 10.20	23.44	6.54	60		T	
.....MOJONERA.....	8		b 10.16	Particulares			T
DN..... LA JUNTA.....(J)	5	0.00	S. 10.14 H. M.	S. 23.39 H. M.	S. 6.45 H. M.	Patio		R T Y	
HORARIO No. 11			92	94	428				
			Pasajeros Diario	Pasajeros Martes, Jueves y Sábado	Carga Diario				

NOTAS:

1) Cuando no haya servicio telegráfico en La Junta, los trenes Nos. 92, 94 y 428, quedan autorizados para asumir sus itinerarios correspondientes, sin boleta de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

2) En Santa Ana hay registro de trenes: en este se registrarán, o confrontarán los datos necesarios, únicamente los trenes que reciban orden "OD-31" para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).

Número de la Estación	Distancia de Irapuato vía Guadaluajara Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Pasajeros	DISTRITO DE MANZANILLO
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE				
		425	93	91			
		Carga Diaria, Excepto Domingo H. M.	Pasajeros Miérc. Vier. y Domingo H. M.	Pasajeros Diario H. M.			HORARIO No. 11
							ESTACIONES
I-615	615.0	S. 11.05	S. 22.37	S. 8.00	0.00	4	D..... MANZANILLO.....(NC)
I-612-A	611.7			
I-612	611.3	11.13	22.43	b 8.07			..... 0.4 CAMPOS.....
I-600	599.5	11.29	22.56	8.19	0.60	10	..... 11.8 TEPalcATES.....
I-584	583.3	11.50	p 23.12	p 8.35				13 D..... 16.2 CUYUTLAN.....(YN)
I-572	571.5	12.10	p 23.27	p 8.51x426	0.70	9	D..... 11.8 ARMERIA.....(BM)
I-570	569.6	b 8.54				..... 1.9 PERIQUILLO.....
I-568	567.2	.....	.....	b 8.57	0.80	3	..... 2.4 LA BASCULA.....
I-565	564.5	12.25	p 23.39	p 9.04				3 D..... 2.7 TECOMAN.....(XG)
I-559	558.4	12.38	p 23.48	p 9.14	0.60	5	D..... 6.1 CALERAS.....(BC)
I-552	551.2	b 9.24				9 ..... 7.2 EL ROSARIO.....
I-548	548.0	13.00	p 0.04	p 9.30	1.00	7	D..... 5.2 MADRID.....(DQ)
I-541	540.9	13.15	0.13	b 9.41				..... 7.1 JALA.....
I-532	532.0	13.35	0.23	b 9.51	1.80	8	..... 8.9 COQUIMATLAN.....
I-531	530.6	p 0.27	p 9.55				7 D..... 1.4 COQUIMATLAN PUEBLO... (CQ)
I-524	523.2	14.05	0.37	b 10.05	0.40	3	..... 7.4 BALCON.....
I-520	519.6	11.14.15 H. M.	11.0.42 H. M.	11.10.10 H. M.			
		425	93	91			HORARIO No. 11
		Carga Diaria, Excepto Domingo	Pasajeros	Pasajeros Diario			

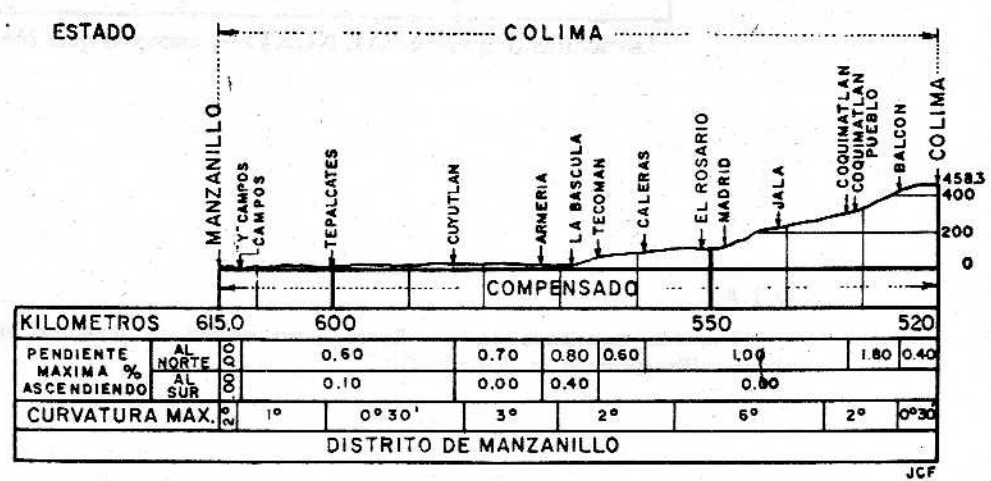
Dirección Superior "AL NORTE", excepto que No. 92 es superior a No. 93 y No. 426 es superior a No. 425.

NOTA:

En Caleras hay registro de trenes: en este se registrarán, o confrontarán los datos necesarios, únicamente los trenes que reciban orden "OD-31" para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).

DISTRITO DE MANZANILLO	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 Mts.		Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Teléfono "Y"	
		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE	Escapes		Otras
			94	92	426			
HORARIO No. 11								
ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Miérc. Vier. y Domingo	Pasajeros Diario	Carga Diario, Excepto Domingo			
D. MANZANILLO (NC)	5	0.00	H. M. Ll. 6.48	H. M. Ll. 18.16	H. M. Ll. 9.55	Patio 40-159	B C R	
..... "Y" CAMPOS CAMPOS TEPALCATES								
D. CUYUTLAN (YN)	13	0.10	6.35	b 18.04	9.44	141	T	
D. ARMERIA (BM)	18	0.00	p 6.10	p 17.39	9.07	26-13		
..... PERIQUILLO LA BÁSCULA	13	0.00	p 5.58	p 17.26	8.51 X91	18		
D. TECOMAN (XG)	4	0.40	.....	b 17.22	.....	No hay	
D. CALERAS (BC)	7		p 5.49	p 17.16	8.26	35-19		
..... EL ROSARIO D. MADRID (DQ)	13	0.00	p 5.38	p 17.06	8.16	54		
..... JALA COQUIMATLAN	9		.....	b 16.57	.....	61	
D. COQUIMATLAN PUEBLO (CQ)	11	p 5.26	p 16.53	8.00	18			
..... BALCON	9	5.15	b 16.41	7.33	21	T		
DN. COLIMA (IM)	4	5.06	b 16.30	7.19	24	G T		
		5.03	p 16.28	.....	11		
		4.55	b 16.20	7.07	29	T		
		S. 4.48	S. 16.13	S. 7.00	Patio 38-173	CGRY		
		H. M.	H. M.	H. M.				
HORARIO No. 11			94	92	426			
			Pasajeros Miérc. Vier. y Domingo	Pasajeros Diario	Carga Diario, Excepto Domingo			

Dirección Superior "AL NORTE", excepto que No. 92 es superior a No. 93 y No. 426 es superior a No. 425.



Número de la Estación	Distancia de Yurécuaro Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE LOS REYES	
		PRIMERA CLASE				HORARIO No. 11	
		95 Pasajeros Diario	313 Mixto Diario			ESTACIONES	
IB-138	137.6	S. 17.00 H. M.	S. 4.15 H. M.	3.00	24	D..... LOS REYES.....(C)	
IB-132-A	131.7	.....	b 4.33			..... 5.9 SALITRE.....	
IB 132	131.1	b 17.16	b 4.35			..... 0.6 SANTA CLARA.....	
IB-125	125.0	17.30	4.53			..... 6.1 PLACA KILOMETRO IB-125.....	
IB-119	118.1	p 17.47	p 5.15	1.50	10	D..... TINGÜINDIN.....(C)	
IB-117	116.7	b 17.50	b 5.18			..... 6.9 CHUCANDIRAN.....	
IB-111	110.7	b 18.00	b 5.30			..... 1.4 MERCADO.....	
IB-106	105.9	b 18.08	b 5.40			..... 6.0 GUASCUARO.....	
IB- 98	97.1	b 18.24	b 6.00	0.00	15	..... 4.8 TARECUATO.....	
IB- 92	91.8	b 18.33	b 6.11			..... 8.8 ANGEL.....	
IB- 88	87.9	p 18.40	p 6.20			..... 5.3 COTIJA.....(C)	
IB- 85	84.6	b 18.46	b 6.28			..... 3.9 GUARACHA.....	
IB- 77	77.0	18.57	6.42	1.00	20	..... 3.3 PLACA KILOMETRO IB-77.....	
IB- 70	69.9	p 19.08	p 6.55			..... 7.6 MORENO.....(C)	
IB- 62	61.4	p 19.21	p 7.10			..... 7.1 CHAVINDA.....(C)	
IB- 53	52.8	b 19.35	b 7.27			..... 8.5 DAVALOS.....	
IB- 49	49.0	b 19.41	b 7.35	0.70	13	..... 3.8 ARIO.....	
IB- 42	41.5	p 19.51 20.01	p 8.09 ^{x96}			..... 7.5 ZAMORA.....(C)	
IB- 32	31.6	b 20.16	b 8.27			..... 9.9 LOPEZ.....	
IB- 29	28.7	b 20.21	b 8.33			..... 2.9 TORCAZAS.....	
IB- 25	24.7	b 20.27	b 8.39	0.00	8	..... 4.0 LA FLORIDA.....	
IB- 22	21.3	p 20.32	p 8.46			..... 3.4 FALCONI.....(C)	
IB- 16	15.3	b 20.41	b 8.58			..... 6.0 LAS FUENTES.....	
IB- 11	10.2	b 20.48	b 9.08			..... 5.1 VERDUZCO.....	
IB- 8	7.7	b 20.52	b 9.12	0.80	17	..... 2.5 DIONISIA.....	
I -126	0.0	11.21.04 H. M.	11. 9.25 H. M.			..... 7.7 DN..... YURECUARO.....(C)	
		95	313			HORARIO No. 11	
		Pasajeros Diario	Mixto Diario				

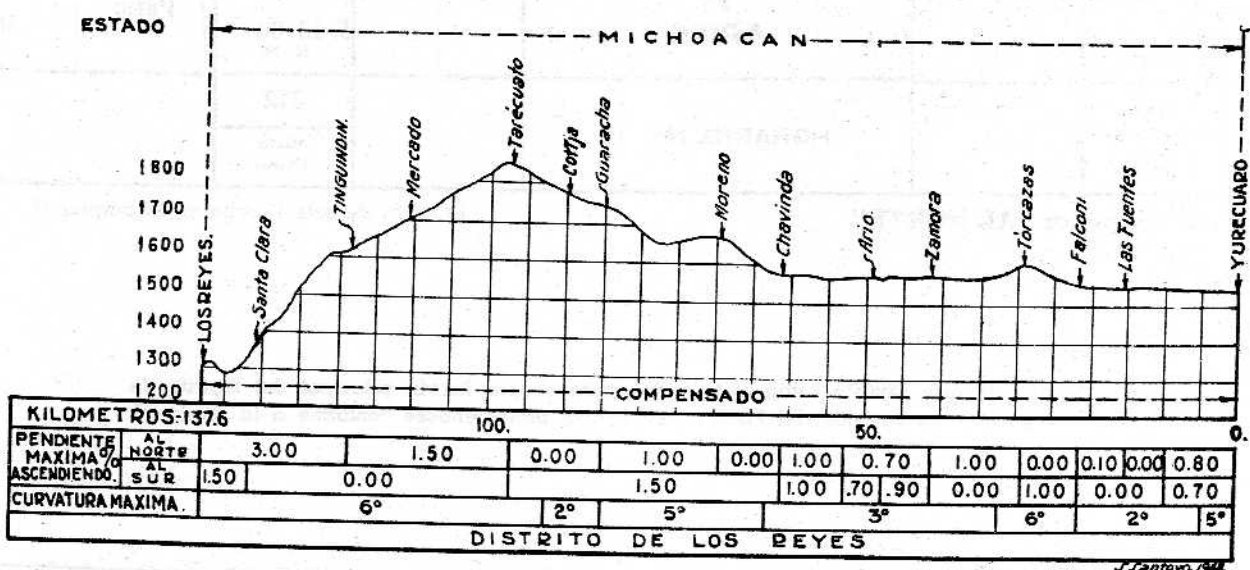
Dirección Superior "AL NORTE", excepto que No. 96 es Superior a No. 95.

NOTA:

No. 313 queda autorizado en Los Reyes, para asumir su itinerario sin boleta de despacho, (Excepción a la Regla 83-C).

DISTRITO DE LOS REYES		RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 Mts.		Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Teléfono "Y"
HORARIO No. 11	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE		Escapes	Otras	
			96	314			
ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Mixto Diario			
DN..... LOS REYES.....(LR)	30	1.50	H. M. 11.10.55	H. M. 11.16.20	Patio 42	GRY	
..... 5.9 SALITRE.....			.....	b 16.07	No hay	
..... 0.6 SANTA CLARA.....			b 10.43	b 16.04	9-6 EN		
..... 6.1 PLACA KILOMETRO IB-125.....	12	0.00	10.31	15.49	No hay	RT	
D..... TINGÜINDIN.....(TG)			p 10.21	p 15.35	23-14		
..... 1.4 CHUCÁNDIRAN.....			b 10.17	b 15.30	No hay		
..... 6.0 MERCADO.....	18	0.00	b 10.08	b 15.10	15	Y	
..... 4.8 GUASCUARO.....			b 10.00	b 15.00	No hay		
..... 8.8 TARECUATO.....			b 9.42	b 14.42	16		
..... 5.3 ÁNGEL.....	13	0.00	b 9.32	b 14.31	No hay	Y	
D..... 3.9 COTIJA.....(CO)			p 9.24	p 14.22	14		
..... 3.3 GUARACHA.....			b 9.17	b 14.14	12		
..... 7.6 PLACA KILOMETRO IB-77.....	25	1.50	9.06	14.01 *	No hay	G	
D..... 7.1 MORENO.....(MJ)			p 8.55	p 13.48	11		
D..... 8.5 CHAVINDA.....(AV)			p 8.40	p 13.28	12		
..... 8.6 DAVALOS.....	16	1.00	b 8.25	b 13.07	No hay	G	
..... 5.8 ARIO.....			b 8.19	b 13.00	12		
D..... 7.5 ZAMORA.....(ZA)			p 8.09 ^{x313} 8.02	p 12.46	21-37		
..... 9.9 LÓPEZ.....	17	0.00	b 7.50	b 12.17	No hay	G	
..... 2.9 TORCAZAS.....			b 7.45	b 12.09	13		
..... 4.0 LA FLORIDA.....			b 7.39	b 12.03	No hay		
D..... 3.4 FALCONI.....(QU)	10	1.00	p 7.33	p 11.55	12	G	
..... 6.0 LAS FUENTES.....			b 7.23	b 11.42	7		
..... 5.1 VERDUZCO.....			b 7.15	b 11.32	No hay		
..... 2.5 DIONISIA.....	21	0.70	b 7.11	b 11.28	No hay	BCGRY	
DN..... YURECUARO.....(YO)			S. 7.00 H. M.	S. 11.15 H. M.	Patio		
HORARIO No. 11			96	314			
			Pasajeros Diario	Mixto Diario			

Dirección Superior "AL NORTE", excepto que No. 96 es Superior a No. 95.



Número de la Estación	Distancia de Pénjamo Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ZACAPU		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 Mts.		Báscula Ganado Registro Teléfono "Y"
		PRIMERA CLASE	Pendiente máxima ascendiendo		HORARIO No. 11			Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE	Escapes	Otras	
		311	Por ciento		ESTACIONES	Por ciento		312				
I - 50	0.0	S. H. M. 7.40		6	DN.....	PENJAMO.....(PA)	9	0.50	LI. 17.55	Patio		BGRY
IN- 8	7.8	b 7.53	0.45			7.8 BARAJAS.....			b 17.37	3		
IN- 11	10.3	b 7.57				2.5 ATARJEJA.....		0.59	b 17.34	No hay		
IN- 15	14.5	b 8.03		8		4.2 LA CALLE.....	11		b 17.27	No hay		
IN- 18	17.5	p 8.08	0.00		D.....	3.0 TRES MEZQUITES.....(MQ)		0.40	p 17.20	20		
IN- 23	22.7	b 8.16				5.2 LOS ANGELES.....	13	0.25	b 17.10	No hay		
IN- 30	29.3	p 8.35	0.40	9	D.....	6.6 VILLACHUATO.....(VF)			p 17.00	33-17		
IN- 34	34.0	8.47	1.50			4.7 PLACA KILOMETRO IN-34.....	11	0.00	16.41			
IN- 39	38.3	b 8.59				4.3 TUNILLAS.....			b 16.30	26		T
IN- 43	42.8	b 9.07				4.5 EL SABINO.....	10		b 16.22	No hay		
IN- 47	46.4	p 9.17	0.00	7	D.....	3.6 CURIMEO.....(CU)		0.70	p 16.15	34		
IN- 49	48.7	b 9.22				2.3 MAGDACUARO.....	12		b 16.10	No hay		
IN- 57	56.1	p 9.38		10	D.....	7.4 PANINDICUARO.....(PD)		0.00	p 15.55	27		G
IN- 63	62.6	b 9.48	1.50			6.5 ZIPISEO.....	12		b 15.35	No hay		
IN- 66	65.5	p 9.56		10	D.....	2.9 VILLA JIMENEZ.....(PI)		0.60	p 15.30	27		
IN- 71	70.2	p 10.04	0.17	4	D.....	4.7 TARIACURI.....(RO)	5	0.25	p 15.20	12		
IN- 75	74.9	b 10.12				4.7 JAUIJA.....	5		b 15.13	21		Y
IN- 76	75.5	p 10.16				0.6 VISCOSA.....(VA)	93	0.00	p 15.10	Parts.		
IN- 78	77.6	p 10.26	0.25	2	D.....	2.1 ZACAPU.....(ZU)		0.17	p 14.50	16		
IN- 82	81.5	b 10.31				3.9 ORTEGA.....			b 14.40	No hay		
IN- 88	87.8	b 10.44		13		6.3 EL CORTIJO.....	17		b 14.30	No hay		
IN- 92	91.2	b 10.52	1.50			3.4 COMANJA.....		0.00	b 14.23	30		T
IN-100	99.3	b 11.12				8.1 ESCOBILLAS.....			b 14.08	No hay		
IN-104	104.0	b 11.21		17		4.7 ZIRONDARO.....	20	0.70	b 13.58	No hay		
IN-107	106.2	b 11.26				2.2 OPONGUO.....			b 13.52	6		T
IN-112	111.7	b 11.36				5.5 PUACUARO.....	14	0.50	b 13.42	18		T
IN-117	116.3	p 11.47		11	D.....	4.6 ERONGARICUARO.....(GO)			p 13.32	31		
IN-125	125.0	b 11.59	0.25			8.7 LOMITAS.....			b 13.16	No hay		T
IN-136	135.3	.....				10.3 EMP. DIVN. GUADALAJARA.....	26	0.00	.....			Y
N-451	135.5	LI. 12.16 H. M.	0.85	21	D.....	0.2 AJUNO.....(JO)			S. 13.00 H. M.	Patio		R
		311							312			
		Mixto Diario				HORARIO No. 11			Mixto Diario			

Dirección Superior "AL NORTE"

El perfil de este Distrito en la página 17.

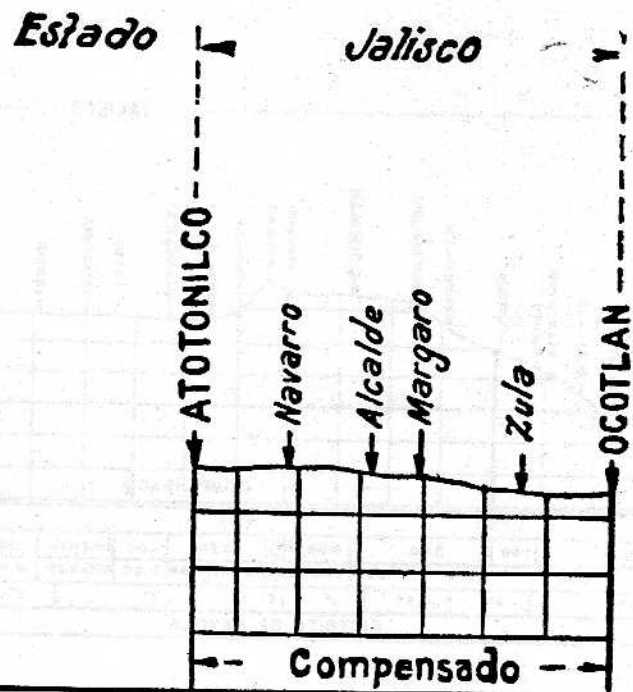
NOTA:

Trenes de este Distrito están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Uruapan, de la División del Pacífico, en Ajuno, protegiéndose conforme a la Regla 99.

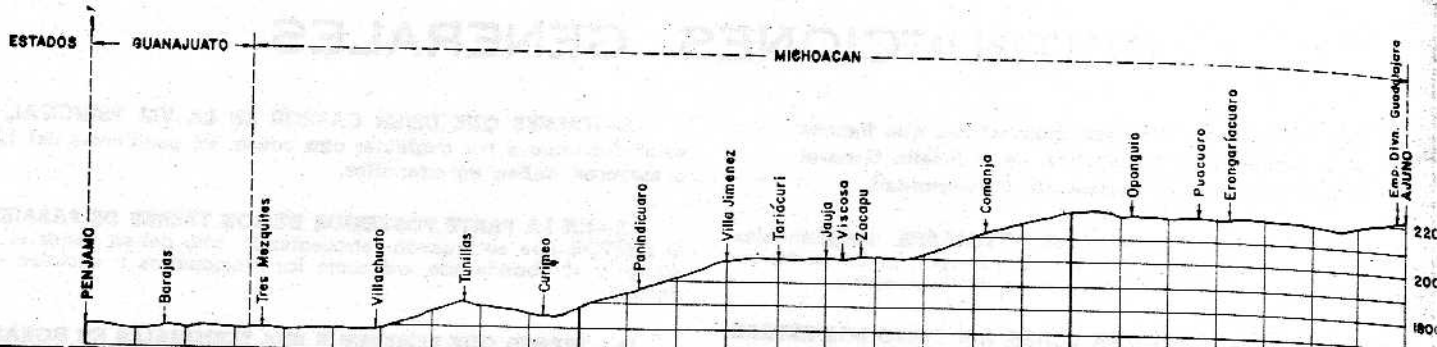
Número de la Estación	Distancia de Ocotlán Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ATOTONILCO	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR				Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 Mts.	Combustible Registro Ganado Telegráfico "Y"		
		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Pasajeros				PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Mixto y Carga			Escapes	Otras
		317	315						316	318						
IC- 35	34.4	S. H. M. 17.40	S. H. M. 7.00	0.80	9	D. ATOTONILCO.(AO)	11	0.80	b 10.31	b 21.41	Patio 20	CGRTY				
IC- 27	26.2	b 17.55	b 7.15													
IC- 24	24.0	b 18.00	b 7.20													
IC- 20	19.2	b 18.09	b 7.29													
IC- 18	17.6	b 18.13	b 7.33													
IC- 16	15.1	b 18.17	b 7.37													
IC- 15	14.1	b 18.20	b 7.40													
IC- 8	7.9	b 18.30	b 7.50													
I-180	0.0	LI.18.50 H. M.	LI. 8.10 H. M.	0.80	9	DN...OCOTLAN...(OC)	11	0.20	S. 9.40 H. M.	S. 20.50 H. M.	Patio 17	GRTY				
		317	315			HORARIO No. 11			316	318						
		Mixto Diario	Mixto Diario						Mixto Diario	Mixto Diario						

Dirección Superior "AL NORTE", excepto que No. 316 es superior a No. 317

NOTA:
 Cuando no haya servicio telegráfico en Atotonilco, Nos. 315 y 317 quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin boleta de despacho (Excepción a la Regla 83-C).



KILOMETROS. 344					0
PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	AL NORTE	0.80	1.00	0.80	
	AL SUR	0.80	1.00	0.90	0.20
CURVATURA MAX	-----1°-----				5°
DISTRITOS	Distrito de Atotonilco				



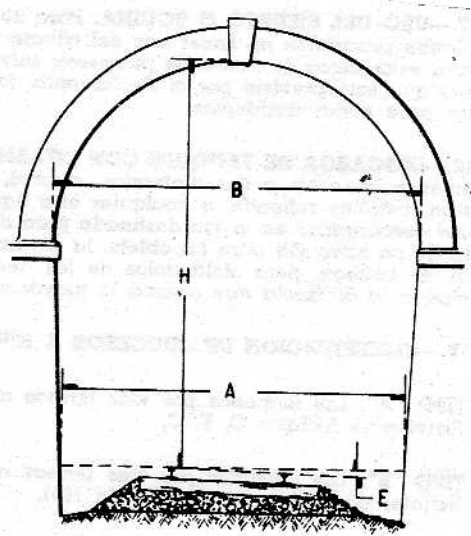
KILOMETROS		0										50										100										135.8									
PENDIENTE MAXIMA %	AL NORTE	0.48		0.00		0.40		1.50		0.00		1.60		0.17		0.25		1.50		1.00		0.25		0.85																	
	AL SUR	0.50	0.59	0.40	0.28	0.00		0.70		0.00		0.80	0.25	0.00	0.17	0.00		0.70		0.50		0.00		0.00																	
CURVATURA MAX.		3°		1°		4°		3°		6°		3°		1°		6°		3°		6°		3°		6°																	
		3°		1°		4°		3°		6°		3°		1°		6°		3°		6°		3°		6°																	

DISTRITO DE ZACAPU

C.A. DEL ROSAL S

FC'S. NACIONALES DE MEXICO.
DEPTO. DE VIA Y ESTRUCTURAS

Ing. JEFE DEPTO. VIA Y ESTR. Ing. JEFE SECC. PUENTES, VIII-21-1963.



ALTURA MAXIMA PERMISIBLE
PARA CARROS DE 15'2"
EXISTENTE EN LA LINEA "I"
DIVISION GUADALAJARA.

NUM. del TUNEL	LOCALIZACION.	H	A	B	L	E	GRADOS de CURVA.
1	Km. 1-457+371.00	6.03M.	4.76M.	5.50M.	151.20M.		TANGENTE
2	Km. 1-462+253.00	5.75M.	4.57M.	5.48M.	82.75M.		
3	Km. 1-463+812.00	6.20M.	4.62M.	5.50M.	430.00M.		
4	Km. 1-472+604.50	6.28M.	4.79M.	5.46M.	87.30M.		TANGENTE
5	Km. 1-478+422.00	6.10M.	4.67M.	5.40M.	79.40M.		
6	Km. 1-482+464.00	6.24M.	4.75M.	5.52M.	246.95M.		
7	Km. 1-482+909.00	6.12M.	4.75M.	5.45M.	96.90M.		
8	Km. 1-484+666.00	6.22M.	4.66M.	5.43M.	408.30M.		
9	Km. 1-486+887.00	6.04M.	4.62M.	5.50M.	54.75M.		
10	Km. 1-490+008.00	6.09M.	4.79M.	5.48M.	138.20M.		
11	Km. 1-495+318.00	6.17M.	4.73M.	5.49M.	218.00M.		
12	Km. 1-495+611.00	6.29M.	4.73M.	5.41M.	82.95M.		
13	Km. 1-495+955.00	6.15M.	4.92M.	5.48M.	73.20M.		
14	Km. 1-541+927.00	6.33M.	4.72M.	5.50M.	317.80M.		
15	Km. 1-544+533.00	6.11M.	4.65M.	5.48M.	159.50M.		
16	Km. 1-552+907.00	6.10M.	4.74M.	5.48M.	72.30M.		

Dib. J. M. Marichi B.

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.—LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES, designándolas a la derecha o a la izquierda de la vía principal, se ha hecho todo como base el orden de progresión del kilometraje.

2.—LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, ASI COMO LOS EXTRAS ADICIONALES CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que no van parar en estaciones, ya sea que corran a tiempo o que tengan retrasos, 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 dejan y toman pasaje, express, etc., con anticipación mayor de cinco (5) minutos aun cuando "el tiempo mínimo entre estaciones", se los permita. Estas disposiciones son aplicables a los trenes extras de pasajeros autorizados conforme al ejemplo 3 de la forma "G".

5.—MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, Y TRENES COMPUESTOS 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.

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

7.—CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan marcado tiempo muerto en alguna estación, corran retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario, SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS, y comunicándolo, previamente, al Despachador; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida anunciada al público en el pizarrón.

8.—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 autorizarán el paso de registro en la forma prescrita por el reglamento, y cuando hayan recibido el "O. S.", autorizarán al telegrafista por medio de orden de tren para que los registre, dándole en la misma los datos necesarios.

9.—EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELEGRAFICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya telegrafista en servicio debe dejarse el libro de registro de trenes en la caja para guías, si la hay, y, a falta de ésta, en la caseta del teléfono o del telegráfico.

10.—LOS MAQUINISTAS DE CAMINO O DE PATIO, no deben llevar constantemente encendidos los locos 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.

11.—TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas mayores del uno y medio 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.

12.—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.

13.—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.

14.—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.

15.—CUANDO SE DEJEN CARROS CARGADOS O VACIOS lejos de los edificios de las estaciones, los conductores, o Jefes de Patio, en su caso, deben informar al Jefe de Estación correspondiente los números y la hora en que fueron dejados.

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

17.—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.

18.—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.

19.—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-crucero. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del guarda-crucero. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el crucero por medio de un miembro de la tripulación.

TIPO "D". Los formados por vías férreas a nivel y protegidos por semáforos de acción electro-automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se enciende continua o intermitentemente, es indicación de que las señales están al corriente y el tren puede proseguir, pero si la luz lateral no se enciende, es indicación de que las señales no funcionan y entonces debe protegerse el paso por medio de abanderados.

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

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

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

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

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

TIPO "H". Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, anunciados al público con placas de "Cuidado con el Tren" y protegidos por guarda-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.

20.—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 ese tiempo, deben librarse tales cruceiros cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.

21.—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 están normalmente alineados, y tengan que retroceder, antes de hacerlo debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder, restableciéndose después a su posición normal. Todo tren o máquina, con carros o sin ellos, está obligado a pasar sobre estos cambios, en dirección de la punta de las agujas a una velocidad que no exceda de veinticinco (25) kilómetros por hora hasta que hayan pasado todas las ruedas de las máquinas, si van solas, o de todos los carros que dichas máquinas manejen.

22.—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.

23.—INFORMES "OS" DE PASADA DE TREN. Para que los telegrafistas puedan cumplir con la Regla 345, los conductores, o maquinistas tratándose de máquinas solas, deben dejar la forma OD-61 en todas las oficinas de comunicación abiertas al servicio en donde no haya Registro de Trenes, o que aun 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 la disposición anterior, deben buscar la forma OD-61 en el buzón de guías.

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

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

26.—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.

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

D, oficina de comunicación con servicio diurno.
N, oficina de comunicación con servicio nocturno.
DN, oficina de comunicación con servicio diurno y nocturno.
EN, espuela con entrada por el extremo Norte.
ES, espuela con entrada por el extremo Sur.
Las letras que entre paréntesis están colocadas a la derecha de los nombres de algunas estaciones, son las "llamadas" de las oficinas telegráficas.

Ladero. Vía auxiliar de la vía principal, conectada a ésta por ambos extremos, pero que no está destinada al encuentro o paso de trenes.

28.—ACCIDENTES PERSONALES, Y UBICACION DE HOSPITALES Y PUESTOS DE SOCORROS.

I.—LOS HOSPITALES DEL SERVICIO ESTAN SITUADOS EN: Acámbaro, Aguascalientes, Cárdenas, Córdoba, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Matías Romero, México, Orizaba, Puebla, San Luis Potosí, Saltillo y Tierra Blanca.

II.—HAY PUESTOS DE SOCORROS EN: Apizaco, Ciudad Madero, Ciudad Victoria, Colima, Córdoba, Escobedo, Esperanza, Felipe Pescador, Gómez Palacio, Hipólito, Irapuato, Jalapa, Jiménez, Manzanillo, México (calle de Balderas No. 33, calle de Bolívar No. 19 y estaciones de Buenavista y San Lázaro), Monclova, Monterrey, Oaxaca, Oriental, Pénjamo, Piedras Negras, Tapachula, Tomellín, Tonalá, Torreón, Vanegas y Veracruz.

III.—EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediato al Superintendente de División y al Jefe del Departamento Médico. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico de la Administración más inmediato a la brevedad posible.

IV.—CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, el facultativo de la Administración, más cercano, debe atenderlo y si fuere necesario debe llevarse rápidamente a uno de los hospitales, o puestos de Socorros, avisando por telégrafo al Médico Residente, 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.

V.—SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE POR MEDICOS PARTICULARES AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS que sean absolutamente necesarias para la protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Médico de la Administración.

VI.—LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS y que resulten lesionadas por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las autoridades locales.

VII.—CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del médico de los ferrocarriles, dése aviso por telégrafo a éste, al Jefe del Departamento Médico y al Superintendente de División.

VIII.—LAS CAMILLAS para el traslado de los lesionados y enfermos deben encontrarse siempre en los carros de equipaje, en los hospitales y puestos de socorros.

IX.—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 provocar movimientos bruscos que pudieran completar una fractura, luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

29.—NO DEBEN OPERAR LOCOMOTORAS sobre tramos en que no tengan señalado tonelaje; salvo instrucciones expresas del Superintendente de División.

30.—Cuando un tren no pueda iniciar su marcha a la hora que tenga fijada para ello, o bien continuarla si se ha detenido en tránsito, el conductor o el maquinista debe comunicarse inmediatamente con el Despachador, informándole la causa de la demora y la hora probable en que pueden salir o reanudar su marcha.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1.—RELOJES REGLAMENTARIOS: En las oficinas telegráficas de Irapuato, Pénjamo, Yurécuaro, Ocotlán, La Junta, Guadalajara pasajeros, Guadalajara carga, Ciudad Guzmán, Colima, Manzanillo, Ajuno, Los Reyes y Atotonilco. En la de Guadalajara pasajeros hay dos relojes reglamentarios: uno ajustado con el meridiano de referencia que indica hora para los Ferrocarriles Nacionales de México y el otro con el meridiano ciento cinco, que muestra la hora para el Ferrocarril del Pacífico, el personal deberá tener precaución al comparar sus relojes para no cometer un error.

2.—LIBROS DE BOLETINES: En las oficinas telegráficas de Irapuato, Yurécuaro, Guadalajara pasajeros, Guadalajara carga, Colima, Manzanillo, Los Reyes y Atotonilco.

3.—GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS: En concordancia con la Regla 103-A, 3er. párrafo, los trenes que manejen esta clase de equipo, no excederán velocidad de treinta y cinco kilómetros por hora, en tangentes, exceptuando los Distritos de La Barca y Manzanillo, y en el Distrito de Sayula, entre La Junta y Quemado y entre Alzada y Colima donde podrán correr hasta cuarenta y cinco kilómetros por hora, reduciéndola convenientemente en curvas.

4.—ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:

DISTRITO DE LA BARCA: Pénjamo, La Piedad, Patti, Yurécuaro y El Castillo.

DISTRITO DE SAYULA: Sayula, Santa Ana y Ciudad Guzmán.

DISTRITO DE MANZANILLO: Caleras y Coquimatlán.

DISTRITO DE ZACAPU: Villachuato, Villa Jiménez y Zacapu.

DISTRITO DE LOS REYES: Tingüindín, Tarecuato y Chavinda.

I).—Los conductores de trenes que tengan que reducir tonelaje, lo harán preferentemente con carga blanca y de fecha de documentación más reciente, evitando en lo posible reducir con carros extranjeros.

II).—Los conductores que formen su tren o completen tonelaje, evantarán de preferencia, carros con flete perecedero, carros express, tanques cargados con combustible de Cía o comerciales del mismo servicio, carros para "Cementos Guadalajara", S. A., carros locales, carros cargados o vacíos a o de Incalpa, carros rampamento, carros vacíos, flete comercial en general y flete compañía. Al tomar carros se hará con aquellos de documentación más antigua y en igualdad de circunstancias se dará preferencia al equipo extranjero.

5.—CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS:

I).—En Ajuno, No. 311 con No. 35 de la División del Pacífico.

II).—En Yurécuaro, No. 96 con Nos. 11 y 5; No. 314 con No. 10; No. 10 con No. 313 y No. 95 con Nos. 12 y 6.

III).—En Ocotlán, Nos. 315 y 316 con No. 10 y Nos. 317 y 318 con Nos. 9 y 12.

6.—TIEMPO QUE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS DEBEN ESPERAR POR CONEXIONES:

I).—En Yurécuaro No. 314 esperará hasta 20 minutos por No. 10, No. 10 esperará hasta 10 minutos por No. 313

II).—En Ocotlán, No. 316 esperará hasta 30 minutos por No. 10 y No. 318 esperará hasta 15 minutos por Nos. 9 y 12

7.—AVISO DEL NUMERO DE PASAJEROS PARA LAS CONEXIONES:

I).—Los conductores de los trenes que se mencionan a continuación telegrafiarán, con señal "21", al Jefe de Despachadores, el número de pasajeros que tienen para el sur de Guadalajara y puntos del Ferrocarril del Pacífico, como sigue:

a).—Nos. 5 y 11, de Yurécuaro.

b).—No. 91, de Sayula.

c).—No. 93, de Ciudad Guzmán.

d).—Nos. 10 y 12, de Yurécuaro, al Jefe de Despachadores de Aguascalientes, el número de pasajeros que llevan para su División.

e).—No. 311, de Zacapu, unido a los Jefes de Despachadores de Guadalajara y Acámbaro, el número de pasajeros que llevan para No. 35.

f).—No. 313, de Falconi, el número de pasajeros que lleve para No. 10.

g).—No. 95 maneja un coche de pasaje directo Los Reyes a México, para No. 12 y un dormitorio de Zamora, con pasaje a México para No. 6. No. 11 maneja un coche de pasaje directo México a Los Reyes y No. 5 un carro dormitorio México a Zamora, ambos para No. 96, y cuando Nos. 11 y 5 corran tarde y sea considerable la demora para No. 96, estos coches los manejará No. 314.

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

8.—AVISO DE COMIDAS A LOS RESTAURANTES.

a).—No. 91 telegrafiará de Tecomán, el número de pasajeros que tomarán alimentos en Colima, y de Villegas, el número de pasajeros que comerán en Ciudad Guzmán.

b).—No. 92 telegrafiará de Atoyac, el número de pasajeros que comerán en Ciudad Guzmán.

9.—HORAS DE SERVICIO DE LAS TRIPULACIONES DE PATIO:

I).—IRAPUATO, Continuo.

II).—GUADALAJARA: Continuo.

III).—COLIMA: De 2h20m a 9h20m.

IV).—MANZANILLO: De 6h10m a 9h00m y de 11h00m a 16h10m.

10.—LUGARES DONDE PUEDEN TOMAR COMBUSTIBLE LAS MAQUINAS:

Hay tanques móviles con combustible diesel, en Yurécuaro, Atotonilco y Ciudad Guzmán para las locomotoras de los respectivos ramales. En casos de emergencia pueden tomar combustible en estos lugares otras máquinas, notificándolo al Ayudante S. L. y al Jefe de Despachadores.

11.—DONDE DEBEN COLOCARSE MAQUINAS AYUDADORAS:

En trenes de carga, intercaladas en el tren, de manera que cada máquina remolque su propio tonelaje, excepto entre Guadalajara y La Junta, donde se colocará a la cabeza del tren.

12.—UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO:

a).—IRAPUATO: Sobre el distrito de La Barca, en Kilóm. I-5.000; sobre el distrito de León, División Centro, en Kilóm. A-355.209, y al sur, sobre el distrito de Cortazar de la División de Querétaro, en Kilóm. A-349.333.

b).—PENJAMO: Al norte en Kilóm I-51.2; al sur en Kilóm. I-48.6, y sobre el distrito de Zacapu en Kilóm. IN-1.5.

c).—LA PIEDAD: Al norte en Kilóm. I-93.063; al sur en Kilóm. I-88.866.

d).—YURECUARO: Al norte en Kilóm. I-127.2; al sur en Kilóm. I-123.8, y sobre el distrito de Los Reyes, en Kilóm. IB-1.2.

e).—OCOTLAN: Al norte en Kilóm. I-181.202; al sur en Kilóm. I-177.782, y sobre el distrito de Atotonilco, en Kilóm. IC-1.556.

f).—GUADALAJARA: Sobre el distrito de La Barca, en Kilóm. I-248.995; sobre el distrito de Sayula, en Kilóm. I-267.1.

g).—AJUNO: Sobre el distrito de Uruapan de la División del Pacífico al norte, en Kilóm. N-454.300; al sur, en Kilóm. N-447.200, y sobre el distrito de Zacapu, en Kilóm. IN-133.700.

h).—LOS REYES: Al norte, en Kilóm. IB-136.700.

i).—ATOTONILCO: Al norte, en Kilóm. IC-32.800.

j).—MANZANILLO. Al norte, en Kilóm. I-609.500.

k).—COLIMA:—Al norte, en Kilóm. I-516.600; al sur, en Kilóm. I-520.400.

l).—HUESCALAPA: Al Norte, en Kilóm. I-432.928; al sur, en Kilóm. I-435.467.

m).—CIUDAD GUZMAN: Al norte, en Kilóm. I-421.827; al sur, en Kilóm. I-425.700.

13.—OCUPACION DE LAS VIAS EN PATIOS DURANTE LAS HORAS QUE NO HAY SERVICIO DE PATIO:

En Colima: En vías que estén libres y después de éstas en brazos y cola de la "Y".

En Manzanillo: En las vías que estén libres.

14.—CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y's" EN UNIDADES DE 15 METROS:

ATOTONILCO: 7.

LOS REYES: 5.

TARECUATO: 1.

JAUIJA: 5.

GUADALAJARA: 21.

MAZATEPEC: 10.

CIUDAD GUZMAN: 3.

COLIMA: 10.

CAMPOS: 10.

15.—INFORME DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS:

I).—De conformidad con lo establecido en la Regla 365, sexto párrafo, del Reglamento de Transportes, los conductores de trenes deberán rendir sus informes de carros o coches tomados y dejados, a la terminación de sus viajes.

II).—Todos los trenes que dejen o tomen carros en Incalpa, telegrafiarán de Tlajomulco o La Junta, al Jefe de Estación de Guadalajara, unido al Jefe de Despachadores, los números de los carros vacíos o cargados que hayan tomado o dejado en aquel lugar, y los conductores de trenes locales en ambas direcciones, avisarán de las mismas estaciones y a las mismas personas, lo que encuentren cargado o vacío en Incalpa, dando iniciales y números de las unidades.

16.—INFORMES DE LADEROS:

De conformidad con lo prescrito en la Regla 365, sexto párrafo, del Reglamento de Transportes, y con los Artículos 286 y 288 del Boletín General de Transportes, los conductores de trenes locales y mixtos deberán rendir informe de carros que se encuentren en los laderos sin Agente, de la siguiente manera:

I.—DISTRITO DE LA BARCA: Local norte, por carros entre Irapuato y Yurécuaro, depositándolo en Yurécuaro. Local sur, por carros entre Guadalajara y Yurécuaro, depositándolo en Yurécuaro.

II.—DISTRITO DE SAYULA: Local norte, por carros entre Colima y Ciudad Guzmán, depositándolo en Ciudad Guzmán. Local sur por carros entre Guadalajara y Ciudad Guzmán, depositándolo en Ciudad Guzmán.

III.—DISTRITO DE MANZANILLO: Local sur formulará el informe de todo el Distrito, rindiéndolo en Manzanillo, y Local norte también formulará el reporte de todo el Distrito, rindiéndolo en Colima.

IV.—DISTRITO DE LOS REYES: Tren número 423 rendirá su informe en Yurécuaro. Tren número 424 rendirá su informe en Los Reyes. Cuando por alguna circunstancia no corran estos trenes, dichos informes los rendirán los trenes números 313 y 314 en la misma forma.

V.—DISTRITO DE ZACAPU: El conductor de tren No. 312 lo rendirá en Pénjamo.

VI.—DISTRITO DE ATOTONILCO: Tren número 315 lo rendirá en Ocotlán y tren número 318 lo rendirá en Atotonilco.

17.—MEDIOS DE COMUNICACION PARA EL DESPACHO DE TRENES. En los Distritos de La Barca, Zacapu, Los Reyes, Sayula y Manzanillo por teléfono selectivo; en el Distrito de Atotonilco, por telégrafo y telegráfico.

18.—TELEGRAFONOS Y CLAVES DE LLAMADAS:

Hay telegráficos en Ocotlán y Atotonilco para comunicarse entre dichos lugares, siendo sus llamadas como sigue:

OCOTLAN: dos cortas (o o).

ATOTONILCO: tres cortas (o o o).

19.—LUGARES DONDE DEBEN LAS TRIPULACIONES PROVEERSE DE TELEFONO:

Los conductores de todos los trenes deben proveerse de un teléfono y sus respectivas varas, en condiciones normales de servicio, antes de iniciar cada viaje. Si no se les proporciona el aparato indicado, reportarán el caso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.T. antes de salir.

20.—MANEJO DE ARMONES:

Únicamente en trenes ascendiendo, cuya velocidad no sea mayor de 20 kilómetros por hora, puede permitirse a las cuadrillas de trabajadores que enganchen sus armones en la parte posterior de aquellos, y siempre que no vayan cargados con materiales.

21.—PARADA PARA LA INSPECCION DE TRENES REMOLCADOS POR MAQUINAS DIESEL:

DISTRITO DE LA BARCA: Atequiza, Ocotlán, Yurécuaro, La Piedad y Pénjamo.

DISTRITO DE LOS REYES: Zamora y Tarecuato.

DISTRITO DE ZACAPU: Curimeo y Zacapu.

DISTRITO DE SAYULA: Mazatepec, Zacoalco, Sayula, Ciudad Guzmán y Villegas.

DISTRITO DE MANZANILLO: Tecomán.

22.—POSICION NORMAL DE ALGUNOS CAMBIOS:

a).—En Ocotlán, la posición normal del cambio que conecta la vía principal de Atotonilco con la vía de pasada, es alineado hacia la vía de pasada.

b).—En La Junta, la posición normal del cambio que conecta las vías principales de los Distritos de La Barca y Sayula, es alineado hacia el Distrito de La Barca, y la posición normal del cambio que une la vía de conexión con la vía principal del Distrito de Sayula, es alineado hacia la vía principal de dicho Distrito.

c).—En Colima, a doscientos metros al sur de las agujas del cambio del extremo sur del patio, y conectada a la vía principal por un cambio automático, existe una Espuela de seguridad para la debida protección de los movimientos de dicho patio; la posición normal del cambio, es alineado hacia dicha espuela; todos los trenes se aproximarán con precaución, y después de usar dicho cambio, lo dejarán en su posición normal, o sea alineado hacia la espuela.

23.—LAS CAJAS DE HERRAMIENTAS, BOTQUINES, SILBATOS DE COLA Y LLAVES INTERMEDIAS O DE EMERGENCIA: se manejan dentro de la división, a cargo de las respectivas tripulaciones y para ser usadas de conformidad con las disposiciones vigentes, pero las de los trenes Nos. 5, 6, 11 y 12 se manejan directas entre México y Guadalajara.

24.—DISTRITO DE LA BARCA:

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

PENJAMO: la vía auxiliar que conecta a la principal frente a la estación.

LA PIEDAD: la vía auxiliar que conecta a la principal frente a la estación.

PATTI: el tramo de vía comprendido entre el cortavía y el cambio norte del escape.

YURECUARO: la vía denominada vía de pasada.

LA BARCA: la vía que conecta la principal frente a la estación.

OCOTLAN: la vía que conecta la principal frente a la estación, exceptuando la espuela denominada "del mixto".

ATEQUIZA: el tramo de vía comprendido entre el cortavía y el cambio norte del escape.

EL CASTILLO: la vía que conecta la principal frente a la estación.

II.—VIAS DEL PUBLICO:

En La Junta, los brazos de la "Y" que conecta las vías principales de los Distritos de La Barca y Sayula. En otras estaciones, las vías de bodega.

III.—VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR:

En Ocotlán hay una espuela propiedad de la "ANDSA", conectada con el brazo norte de la "Y" y capacidad para 22 unidades. Otra espuela propiedad de la Cía. "NESTLE", con capacidad para 14 unidades.

En Camcel, el ladero con capacidad de 57 unidades y seis vías auxiliares con capacidad total de 96 unidades, son propiedad de "CELANESE MEXICANA", S. A., estas últimas vías se encuentran dentro del perímetro de la Fábrica.

IV.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

El Superintendente de División o sus Ayudantes dispondrán mediante Boletín, la forma en que se haga regularmente este servicio.

V.—LUGARES DONDE DETERMINADOS TRENES DEBEN ENTRAR VIRADOS:

En Yurécuaro, Nos. 95 y 313.

VI.—Hay teléfono selectivo afuera de las oficinas en las correspondientes casetas, en las siguientes estaciones: Joaquín, Abasolo, Corralejo, Villaseñor, Palo Verde, La Piedad, Patti, Negrete y La Barca.

VII.—TODOS LOS TRENES a su llegada al Empalme División Guadalajara Kilóm. A-353+352.90, pedirán señales y se registrarán por las que reciban de los cambiadores-señaleros o del personal de patio, para entrar al patio de carga o a la estación de pasajeros de Irapuato.

VIII.—REDUCCION DE TONELAJE EN EL CASTILLO:

Los trenes de carga rumbo al norte, doblarán de El Castillo a La Junta, completándose con tonELAJE que haya. Cuando no haya tonELAJE para completar al doble, pedirán autorización al Despachador para que los autorice a reducir, o puedan correr con el que manejan hasta donde puedan subir, doblando de ese lugar a La Junta. El Jefe de Estación de El Castillo, informará a Yurécuaro a todos los trenes de flete al norte, el tonELAJE que tenga a mano en su Estación.

IX.—LOCAL NORTE, pesará en Pénjamo y Yurécuaro todo lo que haya de peso en esos lugares, pero cuando este tren salga de Irapuato después de las 12h00m, el peso de los carros lo hará el local sur.

X.—LOCAL SUR, pesará en Yurécuaro carros que maneje para ese lugar y los que lleve con destino al ramal de Los Reyes, así como los que maneje sin peso en su tren y necesite seguir con ellos por preferencias que se hayan autorizado de acuerdo con boletines expedidos. En Pénjamo pesará carros que lleve sin peso por haberlos tomado entre Yurécuaro y Pénjamo, inclusive los que lleve con destino al Distrito de Zacapu.

XI.—TRENES INFERIORES RUMBO AL SUR, que vayan a Monteleón a encontrar a trenes superiores, librándolos por su tiempo (Reglas 87 y 89), quedan autorizados para ocupar la vía principal; pero antes de ocuparla se protegerán de acuerdo con la regla 99. Esta disposición no es aplicable tratándose de trenes números 5 y 6.

XII.—INFORME DE FLETE QUE MANEJAN A IRAPUATO Y DIVISIONES EN CONEXION:

Los conductores de trenes de flete rumbo al sur, telegrafiarán de Pénjamo con señal "21", al Jefe de Patio en Irapuato, el total de carros cargados y vacíos y tonELAJE con el que salgan de Pénja-

mo, por grupos con destino a las Divisiones del Centro y Querétaro, así como cargados y vacíos con destino a Irapuato.

XIII.—Los conductores de trenes Nos. 6 y 12, al hacer su consist en Guadalajara, deben dirigirlo unido al Jefe de Patio y a los conductores de trenes Nos. 6 y 12, respectivamente, en Irapuato.

XIV.—La "Y" de La Junta, está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de La Barca y Sayula.

XV.—ENCUENTROS DE TRENES EN LA JUNTA.

Como no hay escape en La Junta, los trenes rumbo al sur que deban encontrar o librar trenes en dirección opuesta, deben permanecer en la vía de salida de la vía doble, hasta efectuarlos.

XVI.—VIA DOBLE.

a).—Hay vía doble entre Guadalajara y La Junta. Los trenes, máquinas solas y máquinas de patio usarán la vía de la derecha, considerando el rumbo en que se muevan, estableciéndose así la corriente de tránsito.

b).—En relación con la Regla 83 del Reglamento de Transportes, los trenes que salgan de Guadalajara sobre el Distrito de La Barca, así como de La Junta a Guadalajara, unos y otros a favor de la corriente de tránsito, sólo checarán en el registro de trenes, los de su propia dirección que les afecten, así como para el cumplimiento de la Regla 91.

c).—La superioridad por dirección en el Distrito de La Barca, rige únicamente en el tramo de vía sencilla, o sea entre La Junta e Irapuato. También regirá entre Guadalajara y La Junta, cuando excepcionalmente el movimiento de los trenes se haga sobre una sola vía, previa notificación escrita de la oficina de Despachadores, por medio de orden forma OD-31.

XVII.—En Kilóm. 1-247.201 hay un ladero con capacidad para 15 unidades y apoyada en el mismo una espuela de seguridad con capacidad para 2 unidades, siendo para uso exclusivo de la balastrera. En el mismo lugar hay instalada una caseta con teléfono selectivo, para comunicarse con el Despachador.

XVIII.—CARROS CON EXPLOSIVOS.

a).—Al tenerse en Irapuato carros por entero cargados con explosivos destino a Guadalajara o puntos del Ferrocarril del Pacífico, o para estaciones entre La Junta y Manzanillo, el Jefe de Estación de Irapuato telegrafiará inmediatamente con señal "21" al Jefe de Despachadores, unido al Ayudante del Superintendente en la Terminal, Jefe General de Patio y Jefe de Estación en Guadalajara, indicando el número del carro, contenido y destino.

b).—Al recibirse en Guadalajara carros con explosivos para puntos del Ferrocarril del Pacífico o con destino a Guadalajara o La Junta, se entregarán inmediatamente con toda su documentación, en intercambio especial a dicho Ferrocarril, para que de inmediato sean llevados al ladero del Kilóm. 1D-15, para que los que sean con destino a Guadalajara, allí sean descargados.

c).—Si se trata de carros con destino a puntos entre La Junta y Manzanillo, el Jefe de Despachadores tendrá lista una máquina para correr un tren al Distrito de Sayula, de tal manera que haga conexión en La Junta con el tren procedente del Distrito de La Barca en que se venga manejando el carro con explosivos. En casos de fuerza mayor y que no pueda correrse ese tren en conexión, el carro de explosivos tendrá que meterse al patio de Guadalajara, colocándolo inmediatamente en la espuela destinada al tren de auxilio y asignándole un vigilante exclusivamente, hasta que sea movido a su destino.

d).—A las remesas de explosivos por flete local M.C.E. que lleguen a recibirse en Guadalajara, se les dará el mismo manejo que a los carros por entero con esta clase de flete, tal como se indica en el inciso "b" de esta fracción.

XIX.—TERMINAL DE GUADALAJARA:

a).—Los trenes de pasajeros y mixtos llegan al patio de pasajeros y salen del mismo.

b).—Los trenes de salida lo harán por la vía principal del lado derecho que conecta con el peine del patio en el cruce del Rastro, haciendo su recorrido hasta La Junta, en donde tomarán el Distrito que les corresponda.

c).—Trenes de llegada, de pasajeros o mixtos tomarán, en La Junta, la vía de la derecha hasta el cruce del Rastro, donde conecta con el peine del Patio, tomando de frente, la vía que el cambiador o empleado de patio les alinee.

d).—Trenes de flete, de trabajo, militares y máquinas solas, con destino a Guadalajara, tomarán en La Junta, la vía de la derecha, haciendo su recorrido hasta el Kilóm. 1-255.395, en donde pedirán señales al cambiador para que les alinee los cambios para entrar al patio de recibo. Entre las 11 y las 13 horas no hay cambiador en servicio; de consiguiente, el empleado de la tripulación a quien corresponda alineará los cambios para entrar a la vía que se encuentre libre, tomando en cuenta la capacidad de la misma, en relación con el número de carros que se manejen. En estos

casos, los cambios deben dejarse alineados a la vía troncal de salida.

e).—Trenes de flete, de trabajo, militares y máquinas solas que salgan de Guadalajara (del patio de despacho), lo harán por la vía troncal de salida, de carga (que se localiza en la parte posterior de la torre de control paralela al patio de recibo), y al aproximarse al extremo sur de este patio, pedirán señales al cambiador para que les alinee los cambios, y una vez que reciban las señales respectivas, proseguirán por la vía troncal de la derecha hasta La Junta, de donde tomarán el Distrito que les corresponda. Entre las 11 y las 13 horas en que no hay cambiador en servicio, el empleado de la tripulación a quien corresponda, alineará los cambios, dejándolos en su posición normal después de usarse.

XX.—En el pilar No. 2 de andén No. 1 lado sur, hay un teléfono selectivo para comunicarse con el Despachador.

XXI.—En el Kilóm. 1-259+996.31 a ambos lados de la vía hay colocadas placas que indican la terminación de los FF. CC. Nacionales de México y el comienzo del F. C. del Pacífico, y terminación del F. C. del Pacífico y comienzo de los FF. CC. Nacionales de México; al invadir las vías del F. C. del Pacífico, las tripulaciones se gobernarán por las señales que les den los empleados de patio de dicho Ferrocarril o instrucciones que rijan sobre el particular.

XXII.—En Yurécuaro, el combustible para locomotoras se almacena en un carro tanque.

25.—DISTRITO DE SAYULA.

I.—DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE EXISTEN MAS DE UNA VIA AUXILIAR:

MAZATEPEC: la vía que conecta con la principal frente a la estación.

SANTA ANA: la vía que conecta con la principal frente a la estación.

SAYULA: la vía que conecta con la principal frente a la estación.

NICOLAS: la vía denominada cambio largo.

CIUDAD GUZMAN: la primera vía que conecta con la principal frente a la estación.

HUESCALAPA: la vía denominada de bodega.

ZAPOTILTIC: la vía que conecta con la principal frente a la estación.

COLIMA: el tramo del escape que conecta con la principal frente a la estación.

II.—VIAS DEL PUBLICO.

Se designan vías del público las denominadas de "Bodega", en todas las estaciones del Distrito, excepto en Colima que es la del lado derecho de la espuela de Petróleos Mexicanos, denominada de comercio.

III.—VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Kilóm. 1-338+252.70 hay un ladero con capacidad de 5 unidades y apoyada en el mismo una Espuela con capacidad de 5 unidades, propiedad de la Cía. Manufacturera e Inversorista, S. A.

MOJONERA: todas las vías auxiliares son propiedad de "Cementos Guadalajara", S. A.

HUESCALAPA: todas las vías auxiliares, con excepción del escape, son propiedad de "Cementos Guadalajara", S. A.

ZAPOTILTIC: una espuela con E.S., propiedad del Ingenio de Tamazula, S. A., con capacidad para 4 unidades

ATENQUIQUE: todas las vías auxiliares son propiedad de la "Cía. Industrial de Atenquique", S. A.

ALZADA: en el escape se apoya una espuela de donde parte un sistema de vías propiedad de "Empresas Industriales", S. A., con capacidad total de 135 unidades.

IV.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

El superintendente de División o sus Ayudantes dispondrán, mediante Boletín, la forma en que se haga regularmente este servicio.

V.—La "Y" de La Junta, está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de La Barca y Sayula.

VI.—En el extremo sur del ladero de "Cementos Guadalajara", en la estación de Mojonera, existe una aguja descarriladora, derecha, manejada con árbol de cambio.

VII.—Los conductores de trenes de flete rumbo al norte, en horas de servicio telegrafiarán de Santa Ana, unido al Jefe de Despachadores y Jefe de Patio de Guadalajara, el total de cargados, vacíos y tonelaje que manejen con destino a Guadalajara, así como

cargados, vacíos y tonelaje que manejen con destino al sur de Guadalajara.

VIII.—Trenes de flete rumbo al norte, que reduzcan en Santa Ana, dejarán de preferencia carros destino Guadalajara, excepto ganado y flete perecedero, cargados con combustible de Cía. o vacíos del mismo servicio. Cambiarán los que haya en Santa Ana con destino a estaciones al sur de Guadalajara, por los que traiga en su tren con destino a Guadalajara, y en igualdad de circunstancias, darán preferencia a carros extranjeros.

IX.—Cuando se maneje algún coche especial o algún otro coche extra, excediéndose el tonelaje de Quemado a Nicolás, los conductores solicitarán oportunamente instrucciones al Jefe de Despachadores para doblar o esperar ayudadora.

X.—Trenes de flete rumbo al sur, en casos necesarios, pedirán a Sayula instrucciones al Despachador para reducir en ese lugar a doblar de Quemado a Nicolás.

XI.—Hay una farola que se coloca en la parte posterior de tren No. 92 para que retroceda de Campos a Manzanillo. Esta farola se entregará entre Nos. 91 y 92 en el punto de encuentro DIARIAMENTE.

XII.—Trenes Nos. 91, 92, 93 y 94, a su llegada a Colima entrarán a la vía del andén, que es la principal. Tratándose de una Terminal de los Distritos de Sayula y Manzanillo, la superioridad por dirección termina en la entrada de los cambios sur y norte de la vía designada como escape; en consecuencia, cuando los trenes Nos. 91 y 94 ó 92 y 93 se encuentren en Colima, entrará a la vía del andén el primero que llegue, por lo que se tomarán las debidas precauciones para evitar accidentes.

XIII.—En Ciudad Guzmán, el combustible para locomotoras se almacena en un carro tanque.

XIV.—En la Casa Redonda de Colima hay teléfono Selectivo para comunicarse con el despachador.

XV.—En Atoyac, y apoyada en el escape existe ES, con capacidad de dos unidades destinada para el servicio de La Pedrera.

26.—DISTRITO DE MANZANILLO.

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

COLIMA: el tramo que une el escape con la principal, frente a la estación.

TECOMAN: la vía auxiliar que conecta con la principal, frente a la estación.

CUYUTLAN: la vía auxiliar que conecta con la principal, frente a la estación.

CAMPOS: la vía No. 2 que conecta con la principal.

"Y" CAMPOS: pueden efectuarse encuentros utilizando el tramo de vía principal comprendido entre los brazos sur y norte de la "Y".

II.—VIAS DEL PUBLICO:

Se designan vías del público las denominadas de "Bodega", en todas las estaciones del Distrito, con excepción de Manzanillo, donde la vía del público es la que se denomina "del Malecón" y que también es la vía de operación.

III.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

El Superintendente de División o sus Ayudantes dispondrán, mediante Boletín, la forma en que se haga regularmente este servicio.

IV.—LUGARES DONDE DETERMINADOS TRENES DEBEN ENTRAR VIRADOS:

Todos los trenes de pasajeros rumbo al sur, deben virarse en la "Y" de Campos para entrar retrocediendo a Manzanillo, así como los de flete que la oficina de despachadores ordene entren virados.

V.—En el Rosario, Kilóm. 1-551.2, hay una espuela y dos laderos con capacidad total de 61 unidades, para uso exclusivo de La Pedrera. En el extremo sur del ladero No. 3 hay un desviador.

VI.—Trenes Nos. 91, 92, 93 y 94, a su llegada a Colima, entrarán a la vía del andén que es la principal. Tratándose de una terminal de los Distritos de Sayula y Manzanillo, la superioridad por dirección termina en la entrada de los cambios sur y norte de la vía designada como escape; en consecuencia, cuando los trenes números 91 y 94 ó 92 y 93 se encuentren en Colima, entrará a la vía del andén el primero que llegue, por lo que se tomarán las debidas precauciones para evitar accidentes.

VII.—Hay una farola que se coloca en la parte posterior de tren No. 92 para que retroceda de Campos a Manzanillo. Esta farola se entregará entre Nos. 91 y 92 en el punto de encuentro DIARIAMENTE.

VIII.—Los trenes de flete rumbo al norte que lleguen a Coquimatlán con tonelaje completo, o que se completan en esta estación, doblarán a Balcón, cuando así se les ordene por la oficina de Despachadores.

IX.—EN LOS TUNELES NUMEROS 14, 15 Y 16 DEL DISTRITO DE MANZANILLO, NO LIBRA UN HOMBRE DE PIE SOBRE EL TECHO DE LOS CARROS.

X.—Frente a placa Kilóm. 1-568 hay una espuela E.N. propiedad de los FF.CC. para cargar arena, denominada "La Báscula", con capacidad para 8 unidades.

XI.—En la Casa Redonda de Colima hay un teléfono Selectivo para comunicarse con el Despachador.

27.—DISTRITO DE ATOTONILCO.

I.—VIAS DEL PUBLICO:

ATOTONILCO: parte de la vía de la Bodega, que se considera como vía del público.

II.—VIAS PARTICULARES:

OCOTLAN: en el brazo de la "Y" Kilóm. IC-0.554, hay una espuela con capacidad para 22 unidades, propiedad de la "ANDSA"; al hacer movimientos en dicha espuela, no excederán velocidad de 10 Kilóms. por hora.

III.—LUGARES DONDE DETERMINADOS TRENES DEBEN ENTRAR VIRADOS.

a).—OCOTLAN: trenes números 315 y 317, se virarán para entrar retrocediendo a la vía que tienen asignada, denominada "espuela del mixto".

b).—ATOTONILCO: trenes números 316 y 318, se virarán para entrar retrocediendo a la estación, debiendo situarse el equipo en la vía principal frente al andén de la misma, y la máquina cortarla para colocarla en la fosa destinada para tal objeto, o en el lugar que sea necesario para abastecerla de combustible.

IV.—Los movimientos en la estación de Atotonilco, deberán ejecutarse por los trenes de acuerdo con las prevenciones del convenio que creó las corridas de trenes 315 al 318. En la misma forma se procederá para el abastecimiento de combustible a la planta de agua en Ocotlán.

V.—En Atotonilco, el combustible para locomotoras se almacena en un carro tanque.

28.—DISTRITO DE LOS REYES.

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

ZAMORA: la vía que conecta con la principal, frente a la estación.

TINGÜINDIN, la vía que conecta con la principal, frente a la estación.

II.—VIAS DEL PUBLICO:

Parte de las vías de "Bodega" consideradas como vías del público.

III.—VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR:

ZAMORA: hay una espuela E.S. apoyada en el extremo sur del escape, con capacidad para 15 unidades propiedad de "PEMEX".

IV.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

El Superintendente de División o sus Ayudantes dispondrán, mediante Boletín, la forma en que se haga regularmente este servicio.

V.—LUGARES DONDE DETERMINADOS TRENES DEBEN ENTRAR VIRADOS.

YURECUARO: Números 95 y 313 deben entrar virados, colocando su equipo en la espuela denominada "del mixto".

VI.—La "Y" de Los Reyes tiene una pendiente del 3%; en consecuencia, debe usarse con toda precaución.

VII.—Trenes de carga rumbo al norte, pueden manejar hasta el doble del tonelaje tabulado de Zamora a Yurécuaro, sin instrucciones del Jefe de Despachadores, doblando de López a Torcasas, cuando sea necesario.

VIII.—No. 313 no debe doblar de López a Torcasas, a menos que reciba instrucciones del Jefe de Despachadores.

IX.—El Jefe de Estación de Los Reyes telegrafiará al conductor del No. 314 a Zamora, unido al Superintendente de División y al Jefe de Despachadores, la cantidad de carros que haya en la espuela y escape particular de Santa Clara, para que si no hay cupo, deje los carros que lleve con destino a Santa Clara, en Tingüindín. En estos casos, el conductor del tren citado telegrafiará al Jefe de Estación en Los Reyes, unido al Superintendente y Jefe de Despachadores, los números de los carros que deje en Tingüindín.

X.—El equipo que llegue con No. 314 a Los Reyes, debe colocarse en la vía principal frente a la estación; para proteger este equipo, el cambio norte de las vías de pasada y principal, quedará

siempre alineado al escape. Las tripulaciones de dicho tren y de otros, se gobernarán de acuerdo.

XI.—En Yurécuaro, el combustible para locomotoras se almacena en un carro tanque.

XII.—La espuela con capacidad para 6 unidades E.N. de SANTA CLARA propiedad de estos FF. CC., se apoya en el escape y está arrendada al "Ingenio de Santa Clara". Esta espuela tiene una pendiente de 1.41% desde la punta de las agujas, hasta una distancia de 76.50 metros, y de ahí a la punta final, en una extensión de 64.50 metros, una pendiente de 0.66% en sentido contrario a la anterior.

29.—DISTRITO DE ZACAPU.

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

VILLACHUATO: la vía que conecta con la principal, frente a la estación.

II.—VIAS DEL PUBLICO:

Las partes de vías de "Bodega" designadas para ese objeto.

III.—VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

VISCOSA: hay un ladero con capacidad para 14 unidades, así como una espuela y otras vías auxiliares con capacidad total de 54 unidades, todas estas vías son propiedad de "Industrias Químicas de México", S. A. En la misma estación, hay otras vías auxiliares con capacidad de 106 unidades, propiedad de "Celanese Mexicana", S. A.

IV.—En Kilóm. IN-111.823, hay un ladero con capacidad para 18 unidades, siendo para uso exclusivo de la Balastrea.

V.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

El Superintendente de División o sus Ayudantes dispondrán, mediante Boletín, la forma en que se haga regularmente este servicio.

VI.—LUGARES DONDE DETERMINADOS TRENES DEBEN ENTRAR VIRADOS.

No. 311 debe virarse al llegar a Ajuno para entrar retrocediendo a la estación.

VII.—La "Y" de Ajuno, está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Zacapu, de esta División, y de Uruapan, de la División del Pacífico.

VIII.—El Jefe de Estación de Viscosa, telegrafiará al conductor de No. 311 a Villachuato o Panindícuaro, la cantidad de carros que quepan en las vías de "Industrias Químicas", para que si exceden los que se manejan en ese tren, se dejen en Jauja.

IX.—El Conductor de tren No. 311, pondrá mensaje de Villachuato al Jefe de Estación en Viscosa, informándole números y contenido de los carros que lleve para "Industrias Químicas" y para la "Celanese Mexicana".

X.—Cuando tren No. 311 lleve carros para Ajuno, o puntos más allá dentro de la División del Pacífico, y no haya corrido o ya haya pasado el tren local de dicha División por Ajuno, el referido tren No. 311 hará el movimiento de patio que solicite el Jefe de Estación.

XI.—El escape de Jauja, está arrendado al Banco de Crédito Ejjidal.

XII.—Trenes Nos. 311 y 312 dejarán en Irapuato tanto sus Consist como sus informes de trabajo del viaje redondo.

MEDICOS DE LA DIVISION

NOMBRE	TITULO	LUGAR
Dr. J. Efraín Arreola Cruz,	Médico Director Hospital F.C. del Pacífico,	Guadalajara, Jal.
Dr. J. Jesús Tafoya Romero,	Médico Viajero,	Guadalajara, Jal.
Dr. Antonio Alvarez M.,	Médico Residente,	Pénjamo, Gto.
Dr. David González Estrada,	Médico Residente,	Yurécuaro, Mich.
Dr. Arturo Moreno Vega,	Médico Local,	Ciudad Guzmán, Jal
Dr. J. Jesús Velasco M.,	Médico Residente,	Colima, Col.
Dr. Evaristo Sanvicente,	Médico Residente,	Manzanillo, Col.

NOTA: El Dr. J. Jesús Tafoya Romero, Médico Viajero, atiende el personal de la línea en los Distritos de La Barca, Sayula y Manzanillo.