

This PDF file is from  
*Este archivo PDF es de*

**Mapoteca "Manuel Orozco y Berra"**

**SEGURIDAD**



**ANTE TODO**

# FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

## DIVISION DE TORREON

SUB-DIVISION DE TORREON

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

(Publicado en el "Diario Oficial" del 29 de Noviembre de 1934)

"Los accidentes deben evitarse a toda costa, para lo cual todo empleado u obrero debe hacer lo que este 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 3

Comienza a regir a las 0h. 01 m. 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.

378

1409-1-13

# TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

## MAQUINAS DE VAPOR

Clase	GR-43	GR-42	TR-3	TR-1	G-37	NR-1	MR-6	GR-34	G-26,27 y 28	GR-20	FR-34	F-36	F-34
Iniciales	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números	1550 a 1558 1560 a 1586	1500 a 1531	3300 a 3313	3200 a 3205	1445 a 1447	2700 a 2709	2511 a 2534	1381 a 1433	1243 a 1306 1307 a 1329 1330 a 1361	1137 a 1191	823, 830 y 833 y 834	841 y 843 a 897	821 a 829 831 a 835
Cilindros: diámetro en pulgadas	25 x 32	23 x 30	26 x 28	25 x 28	22 x 28	22 1/2 x 28	25 x 28	21 x 30	21 x 30	21 x 28	20 1/2 x 28	20 x 28	20 x 28
Motrices: diámetro en pulgadas	61	58	73	69	50	73	67	58	55	55	69	62	69
Caldera: presión de vapor en libras	185	200	200	200	180	250	180	200	200	180	200	180	200
Fuerza de tracción al 85% en libras	51,600	46,516	44,079	43,116	41,469	41,300	39,963	38,778	35,440	34,350	28,991	27,639	27,594
Base rígida, en pies y pulgadas	17'6"	16'	19'7"	18'7"	14'6"	13'	12'	15'6"	15'6"	15'	14'6"	13'6"	14'6"
Peso de máquina y tender en toneladas métricas	178	179	219	222	131	211	193	161	142, 150 y 150	146	157	122	127
RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A												
FELIPE PESCADOR	Symon	12	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Symon	Calvo	12	3,050	2,750	2,550	2,480	2,400	2,330	2,300	2,315	2,100	1,610	1,555
Calvo	Torreón	12	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
TORREON	Sierrita	9	6,150	5,545	5,205	5,100	4,875	4,850	4,675	4,690	4,360	3,560	3,300
Sierrita	Zavalza	9	3,350	3,020	2,810	2,740	2,630	2,600	2,510	2,540	2,300	1,900	1,800
Zavalza	Corralitos	9	2,400	2,100	2,000	1,940	1,860	1,860	1,800	1,825	1,520	1,285	1,225
Corralitos	Jiménez	9	3,810	3,440	3,150	3,080	2,960	2,930	2,820	2,875	2,640	2,100	1,890
TORREON	Talía	13	5,500	4,950	4,625	4,525	4,350	4,300	4,150	4,000	3,700	3,100	2,940
Talía	Hipólito	13	3,810	3,440	3,150	3,080	2,960	2,930	2,820	2,875	2,640	2,100	1,890
TORREON	Mayrán	3	...	...	...	...	...	...	...	...	1,530	1,285	1,225
Mayrán	Derramadero	3	...	...	...	...	...	...	...	...	410	345	330
Derramadero	Encantada	3	...	...	...	...	...	...	...	...	500	420	400
Encantada	Saltillo	3	...	...	...	...	...	...	...	...	Bajada	Bajada	Bajada
TORREON	Tlahualilo	12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,470	1,410
CADENA	Dinamita	3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	405	385
RUMBO AL SUR													
DE	A												
JIMENEZ	Corralitos	13	3,680	3,300	3,025	2,960	2,860	2,835	2,735	2,750	2,440	1,870	1,780
Corralitos	Bermejillo	13	5,150	4,650	4,335	4,240	4,100	4,040	3,890	3,920	3,460	2,360	2,260
Bermejillo	Torreón	13	6,350	5,720	5,370	5,245	5,020	5,000	4,790	4,820	4,260	2,920	2,800
TORREON	Jimulco	5	3,200	2,880	2,700	2,620	2,535	2,500	2,420	2,460	2,175	1,535	1,470
Jimulco	La Mancha	5	1,490	1,340	1,185	1,160	1,160	1,110	1,070	1,120	985	765	715
La Mancha	Felipe Pescador	5	2,390	2,150	1,950	1,900	1,850	1,820	1,760	1,790	1,580	1,210	1,160
HIPOLITO	Venus	13	3,760	3,400	3,165	3,100	3,000	2,950	2,840	2,875	2,640	2,100	1,890
Venus	Torreón	13	4,060	3,650	3,390	3,310	3,200	3,160	3,050	3,080	2,720	2,120	2,025
SALTILLO	Kilóm. J-280	3	...	...	...	...	...	...	...	...	435	345	330
Kilóm. J-280	Gral. Cepeda	3	...	...	...	...	...	...	...	...	Bajada	Bajada	Bajada
Gral. Cepeda	Patagalana	3	...	...	...	...	...	...	...	...	435	345	330
Patagalana	Kilóm. J-102	3	...	...	...	...	...	...	...	...	505	395	375
Kilóm. J-102	Torreón	3	...	...	...	...	...	...	...	...	1,220	995	950
TLAHUALILO	Kilóm. AJ-4	7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,335	1,280
Kilóm. AJ-4	Torreón	7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	835	845
DINAMITA	Cadena	15	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2,480	2,375

## TONELAJE ECUACIONADO

- 1) TonELAJE ecuacionado es una base nominal técnica que tiene por objeto compensar uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para los trenes compuestos de carros cargados o vacíos, o de cargados y vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.
- 2) Para ecuacionar el tonELAJE de un tren y ajustarlo al que marca la tabla, obténgase de las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada unidad y cuando esto no sea posible calcúlese el peso del contenido de una manera estimativa. Agréguese al peso bruto de cada unidad que lo componga (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la cifra que muestre la columna "FACTOR CARRO" en el tramo correspondiente. Ejemplo:  
42 carros, con peso bruto total de..... 2,100 toneladas  
Factor carro 10 que multiplicado por 42 (carros) es igual a 420 toneladas  
Total ..... 2,520 toneladas ecuacionadas.
- 3) Cuando las condiciones atmosféricas lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonELAJE ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- 4) En los costados de las casetas de las máquinas está anotada su fuerza de tracción al 85% en libras, cuyo factor se emplea para calcular su tonELAJE en aquellos casos en que no lo muestre la tabla correspondiente, debiendo procederse conforme al siguiente ejemplo: Se desea saber el tonELAJE ecuacionado que remolca una máquina que tenga marcado en la caseta 38%, lo que indica 38,000 libras de

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

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

- 5) Cuando una máquina no pueda remolcar el tonELAJE que le marca la tabla, dése aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Supte. S. L. por medio de telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando las causas y la reducción que deba hacerse.
- 6) A las máquinas en operación con menor presión de vapor que el indicado en la tabla, redúzcaseles el 5% del tonELAJE por cada DIEZ libras menos de presión manométrica.
- 7) Al remolcar máquinas muertas, 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.
- 8) Cuando se manejen máquinas muertas, el Jefe de Despachadores avisará a los conductores y Maquinistas, la velocidad máxima que deban desarrollar sus trenes de acuerdo con los informes que debe proporcionar el Departamento Mecánico.

# TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS (CON RIEL SECO)

## M A Q U I N A S   D I E S E L - E L E C T R I C A S

Clase	DE-10 (Cga)		DE-11	DE-12	DE-10 (Psg)	DE-7
	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Iniciales	6200 a 6209	6300-A a 6319-A	6400 a 6413	6210 a 6213	5700 a 5705	
Números	18	18	18	23	16	
Velocidad mínima, kilómetros por hora	80	105	105	105	90	
Velocidad máxima, kilómetros por hora	65:12	62:15	63:15	62:15	75:16	
Relación de engranes	74,000	40,000	82,000	58,000	27,000	
Fuerza de tracción continuada, en libras	9'	9'	16'9"	9'	11'3"	
Base rígida, en pies y pulgadas	210	105	270	210	121	
Peso en toneladas métricas						

RUMBO AL NORTE			FACTOR CARRO	TONELADAS				
DE	A	FACTOR CARRO		TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
FELIPE PESCADOR	Symon	12	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Symon	Calvo	12	5,280	2,640	4,700	2,185		
Calvo	Torreón	12	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
TORREON	Sierrita	9	10,640	5,320	9,470	4,535		
Sierrita	Zavalza	9	5,490	2,745	4,885	2,390		
Zavalza	Corralitos	9	4,030	2,015	3,585	1,580		
Corralitos	Jiménez	9	6,430	3,215	5,720	2,700		
TORREON	Talía	13	9,445	4,720	8,400	3,850		
Talía	Hipólito	13	6,425	3,215	5,720	2,650		
TORREON	Mayrán	3	...	...	...	1,590		
Mayrán	Derramadero	3	...	...	...	425		
Derramadero	Encantada	3	...	...	...	520		
Encantada	Saltillo	3	...	...	...	Bajada		
TORREON	Tlahualilo	12	...	...	...	...		
CADENA	Dinamita	3	...	...	...	...		

RUMBO AL SUR			TONELADAS				
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
JIMENEZ	Corralitos	13	6,145	3,075	5,470	2,540	
Corralitos	Bermejillo	13	8,765	4,385	7,800	3,600	
Bermejillo	Torreón	13	10,740	5,370	9,560	4,430	
TORREON	Jimulco	5	5,575	2,790	4,960	2,260	
Jimulco	La Mancha	5	2,515	1,260	2,225	1,025	
La Mancha	Felipe Pescador	5	3,990	1,995	3,550	1,640	
HIPOLITO	Venus	13	6,430	3,215	5,720	2,650	
Venus	Torreón	13	6,970	3,485	6,200	2,830	
SALTILLO	Kilóm. J-280	3	...	...	...	450	
Kilóm. J-280	Gral. Cepeda	3	...	...	...	Bajada	
Gral. Cepeda	Patagalana	3	...	...	...	450	
Patagalana	Kilóm. J-102	3	...	...	...	525	
Kilóm. J-102	Torreón	3	...	...	...	1,270	
TLAHUALILO	Kilóm. AJ-4	7	...	...	...	...	
Kilóm. AJ-4	Torreón	7	...	...	...	...	
DINAMITA	Cadena	15	...	...	...	...	

- NOTAS:**
- 1) No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.
  - 2) 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.
  - 3) De las clases G-27 y G-28 exclúyanse las locomotoras números 1307, 1311, 1313, 1319, 1327, 1331, 1333, 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.
  - 4) 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.
  - 5) Cuando máquinas de vapor ayuden a trenes manejados por máquinas Diesel clase DE-10 (Carga) Núms. 6200 a 6209, DE-11 Núms. 6300-A a 6319-A, DE-12 Núms. 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).
  - 6) 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.
  - 7) 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".
  - 8) Máquinas clase DE-6, N-M-5600 a 5618, remolcan igual tonelaje que las clase DE-7.

### PATIO DE SAN PEDRO

De San Pedro parte una espuela a Algodonales que forma parte del Patio de San Pedro con las características siguientes:

Número de las Estaciones	Distancia de San Pedro Kilómetros	RUMBO AL NORTE		ESTACIONES	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Ganado Registro Telegráfico "Y"
		ESTACIONES	ESTACIONES					
M -834	0.0	No hay servicio regular	D.....	<b>SAN PEDRO</b> .....(PY)	No hay servicio regular	Patio	GRTY	
MB-11	11.0			..... 11.0 <b>PURCELL</b> .....		6-23 EN		
MB-14	13.7			..... 2.7 <b>ALGODONALES</b> .....		11-42 EN		

## 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	11.07	11.98	12.89	13.80	14.71	15.62	16.53	17.44	18.35	19.26	20.17	21.08	21.99
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.88	5.76	6.64	7.52	8.40	9.28	10.16	11.04	11.92	12.80	13.68	14.56	15.44	16.32	17.20	18.08	18.96	19.84	20.72	21.60
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

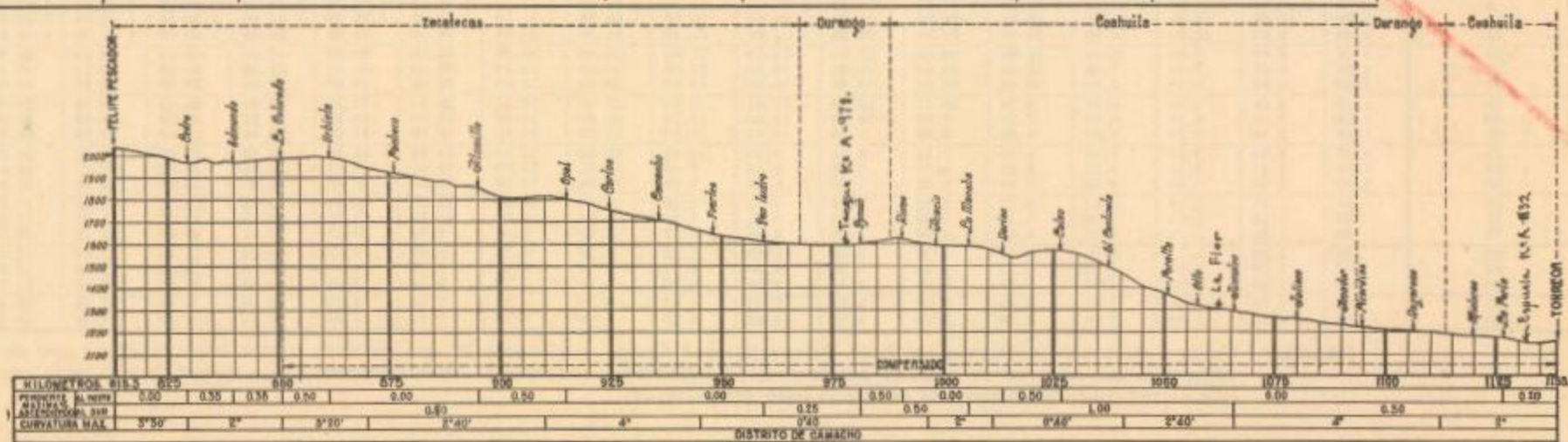
**EJEMPLO:** Un tren corre a 35 kilómetros por hora. Para saber qué tiempo debe hacer de una estación a otra cuya distancia sea de 15 kilómetros, búsqese la velocidad de 35 kilómetros por hora en la primera columna de la izquierda, siguiendo la línea horizontal hasta formar ángulo recto con la columna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

Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Ponderación mínima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE CAMACHO			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 Telegráfico "Y"	
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE			HORARIO No. 3				PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE			
		587	7	19			ESTACIONES	8	20		588					
A- 814	813.3	S. 6.00	S. 14.35	S. 3.55		DN... FELIPE PESCADOR (CN)		q 12.50	ll 1.25	ll 15.25	Patio	ABCGRY				
A- 830	829.5	6.20	b 14.52 X588	b 4.13	0.00	16.2 CEDRO	17	b 12.35	b 1.07	14.52 X7	48					
A- 840	839.8	6.36	b 15.02	b 4.25	0.35	10.3 EDMUNDO	10	b 12.25	b 0.53	14.17	54					
A- 851	850.4	6.55	p 15.14	p 4.38	0.38	10.6 LA COLORADA (DR)	11	p 12.15	p 0.43	14.05	27-16					
A- 862	861.3	7.16	b 15.26	b 4.50	0.50	10.9 URBIETA	12	b 12.04	b 0.30	13.45	55					
A- 876	876.0	7.35	p 15.41	b 5.05	0.00	14.7 PACHECO (PB)	15	p 11.51	p 0.15	13.25	55	G				
A- 896	895.1	8.05	b 16.00	b 5.23		19.1 ALAMILLO	19	b 11.33	b 23.55	12.50	54					
A- 915	914.9	8.40	p 16.24	p 5.46	0.50	19.8 OPAL (OU)	23	p 11.13	p 23.32	12.20	51	A T				
A- 925	924.6	8.55	b 16.36	b 5.59		9.7 CARLOS	13	b 11.00	b 23.19	11.55	56					
A- 936	936.0	9.25	p 16.50	p 6.17		11.4 CAMACHO (CM)	15	p 10.45	p 23.04	11.38	43-23	G				
A- 948	948.0	9.42	17.02	b 6.30	0.00	12.0 FUERTES	11	10.21	b 22.49	11.20	54					
A- 959	958.5	10.08 X8	17.11	b 6.39		10.5 SAN ISIDRO	11	10.08 X587	b 22.36	11.06	55					
A- 978	977.4	.....	.....	.....		18.9 TANQUE KILOM. A-978	23	.....	.....	.....	3ES	A T				
A- 982	981.4	10.33 X588	p 17.32	p 7.00		4.0 SYMON (CO)	9	p 9.48	p 22.16	10.33 X587	54-14					
A- 991	990.6	10.49	p 17.42	p 7.10	0.50	9.2 RIVAS (RO)	9	b 9.38 P588	p 22.06	9.48 P8	54	Y				
A- 999	998.5	11.02	b 17.50	p 7.18		7.9 ACACIO (CI)	8	b 9.29	p 21.58	9.16	26					
A-1006	1005.3	11.15	p 17.59	p 7.27	0.00	6.8 LA MANCHA (MH)	7	p 9.21	p 21.49	8.53	39-17	C G T Y				
A-1014	1013.7	11.30	18.07	b 7.35		8.4 DARIAS	8	9.05	b 21.37	8.40	41					
A-1027	1026.4	11.49	18.19	b 7.47	0.50	12.7 CALVO	13	8.51	b 21.23	8.19	54					
A-1038	1037.4	12.06	18.31	p 8.01 X588		11.0 EL CENTINELA (VO)	11	8.35	p 21.07	8.01 X19	54					
A-1051	1050.3	12.26	18.43	b 8.17 X8		12.9 PERALTA	13	8.17 X19	b 20.49	7.15	42					
A-1058	1057.3	12.37	18.50	b 8.27		7.0 OTTO	8	8.07	b 20.39	7.02	24					
A-1063	1063.0	.....	b 18.56	b 8.33		5.7 LA FLOR	10	b 8.00	p 20.32	.....	No hay					
A-1066	1065.8	12.57	p 19.03	p 8.42		2.8 JIMULCO (JM)	10	p 7.50	p 20.28	6.45	84	A Y				
A-1080	1080.0	13.18	b 19.17	b 8.56	0.00	14.2 JALISCO	16	b 7.36	b 20.10	6.10	43					
A-1090	1090.0	13.49	b 19.27	b 9.08		10.0 AMADOR	16	b 7.25	b 20.01	5.52	4ES					
A-1095	1094.3	13.57	p 19.33	p 9.13		4.5 PICARDIAS (PG)	12	p 7.21	p 19.56	5.44	37					
A-1106	1105.9	14.14	b 19.44 X20	p 9.34		11.6 NAZARENO (ZR)	12	b 7.08	p 19.44 X7	5.21	36					
A-1120	1119.7	14.35	b 19.58	b 9.48		13.8 MIELERAS	16	b 6.54	b 19.25	4.58	41					
A-1128	1127.2	14.47	b 20.06	b 9.56		7.5 LA PERLA	8	b 6.46	b 19.10	4.45	42					
A-1132	1131.6	.....	.....	.....		4.4 ESPUELA KILOM. A-1132	9	.....	.....	.....	52EN					
A-1136	1135.9	ll 15.05	ll 20.20	ll 10.10	0.30	4.5 DN... TORREON (DS-NY)	9	S. 6.35	S. 18.50	S. 4.30	Patio	ABCGRY				
		587	7	19		HORARIO No. 3			8	20	588					
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario				Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario						

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

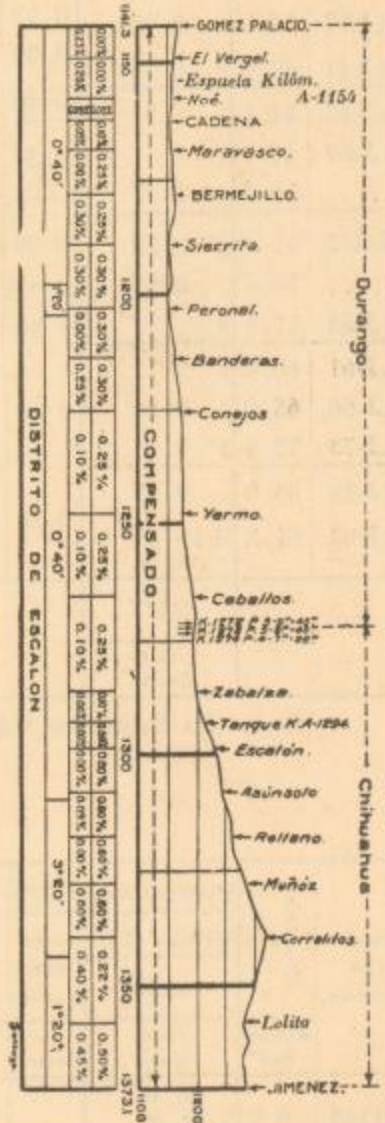
Cuando no haya servicio telegráfico en La Mancha y Opal, todos los trenes se comunicarán por teléfono con el Despachador.



Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista Kilómetros	RUMBO AL NORTE						Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE GOMEZ PALACIO		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR						Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Telegráfico "Y"
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE						HORARIO No. 3				PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE			
		585	589	7	273	265	263			ESTACIONES	8			274	266	264	590	586			
A-1136	1135.9	S. 5.20	S. 4.00	S. 20.40	S. 17.40	S. 10.00	S. 8.15	0.30	5	DN.....TORREON... (DS-NY)	7	U. 6.10	U. 8.55	U. 15.15	U. 15.00	U. 14.30	U. 14.00	Patio	ABCGTY		
.....	1136.1	.....	.....	.....	.....	.....	.....			.....		EMP. DIV. CENTRO.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	No hay	.....
A-1140	1139.7	.....	.....	.....	.....	.....	.....			.....		CRUCERO "A" F.C. E. L. a T.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	No hay	.....
A-1142	1141.3	U. 5.35	U. 4.15	U. 20.50	U. 17.55	U. 10.15	U. 8.25	0.00	5	DN.....GOMEZ PALACIO... (GZ)	7	S. 6.00	S. 8.40	S. 15.00	S. 14.45	S. 14.10	S. 13.45	Patio	ABCGMTY		
.....	.....	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.			.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....			.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		585	589	7	273	265	263														
		Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Mixto Diario														

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

Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ESCALON		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE				HORARIO No. 3				PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE			
		585	7	265			ESTACIONES	8			266	586			
A-1142	1141.3	S. 5.50 x 8	S. 20.55	S. 10.25	0.00	6	DN.....GOMEZ PALACIO... (GZ)	8	0.23	U. 5.50 x 585	U. 14.50	U. 13.35	Patio	ABCGMRY	
A-1150	1149.2	6.02	b 21.04	b 10.37			.....			EL VERGEL.....	b 5.40	b 14.37	13.20	21	.....
A-1154	1153.9	.....	.....	.....			.....			ESPUELA KILOM. A-1154.....	.....	.....	.....	5ES	.....
A-1159	1158.8	6.21	p 21.15	p 10.52	0.10	3	D.....NOE..... (NB)	4	0.08	p 5.30	p 14.20	13.04	38	.....	
A-1163	1162.9	6.27	b 21.20	p 11.00 12.32			.....			CADENA.....	b 5.23	p 14.05	12.54	25	RTY
A-1170	1169.2	6.42	p 21.28	p 12.42 x 586			.....			MARAVASCO..... (SQ)	p 5.16	p 13.50	12.42 x 265	36	.....
A-1179	1178.9	7.07	p 21.41	U. 13.00 H. M.	0.25	7	D.....BERMEJILLO..... (MP)	10	0.00	p 5.05	S. 13.35 H. M.	12.15	130	ARY	
A-1190	1189.5	7.22	b 21.51	.....			.....			SIERRITA.....	b 4.50	.....	11.42	41	.....
A-1203	1203.0	7.42	b 22.05	.....			.....			PERONAL.....	b 4.37	.....	11.22	64	.....
A-1215	1214.1	7.59	b 22.17	.....	0.30	8	D.....BANDERAS.....	11	0.00	b 4.27	.....	11.04	41	.....	
A-1226	1225.2	8.21	p 22.29	.....			.....			CONEJOS..... (CV)	p 4.17	.....	10.47	39	.....
A-1236	1236.0	.....	22.42	.....			.....			PLACA KILOM. A-1236.....	4.06	.....	.....	No hay	.....
A-1248	1247.9	9.02	b 22.56	.....	0.25	16	D.....YERMO..... (RM)	11	0.10	b 3.54	.....	10.06	66	A	
A-1267	1266.8	9.36 x 586	p 23.16	.....			.....			CEBALLOS..... (BI)	p 3.36	.....	9.36 x 585	63	AG
A-1286	1285.3	10.17	b 23.35	.....			.....			ZAVAZA.....	b 3.16	.....	8.50	63	T
A-1300	1299.1	11.15	p 23.56	.....	0.60	10	DN.....ESCALON..... (SX)	14	0.00	p 3.02	.....	8.25	131	GTY	
A-1309	1308.4	11.45	b 0.12	.....			.....			ASUNSOLO.....	b 2.49	.....	7.38	67	ACT
A-1318	1317.9	12.05	b 0.25	.....			.....			RELLANO.....	b 2.36	.....	7.13	44	.....
A-1329	1328.3	12.30	b 0.39	.....	0.22	8	.....	10	0.00	b 2.26	.....	6.57	32	.....	
A-1340	1339.5	13.00	p 0.54	.....			.....			MUÑOZ.....	p 2.14	.....	6.40	36-36	.....
A-1350	1350.0	.....	1.05	.....			.....			CORRALITOS..... (CB)	.....	.....	.....	No hay	.....
A-1359	1358.7	13.30	b 1.15	.....	0.50	14	.....	20	0.40	b 1.47	.....	6.00	39	.....	
A-1374	1373.1	U. 13.55 H. M.	U. 1.30 x 8 H. M.	.....			.....			PLACA KILOM. A-1350.....	.....	.....	.....	No hay	.....
.....	.....	.....	.....	.....			.....			LOLITA.....	b 1.47	.....	6.00	39	.....
		585	7	265											
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario											



Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

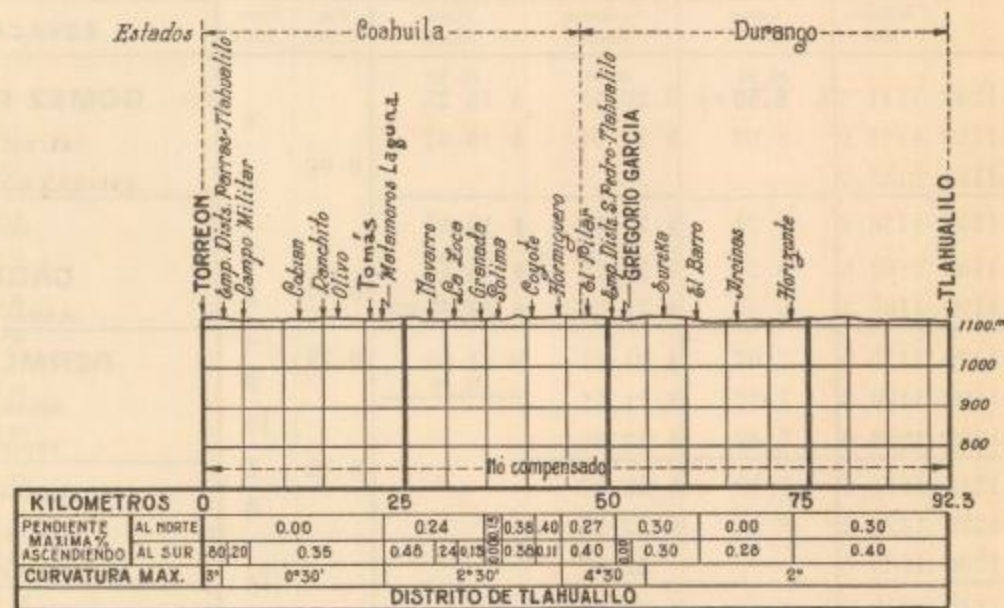
- 1) El tiempo de itinerario de los trenes en Gómez Palacio se aplica frente a la Estación de Pasajeros. (Excepción a la Regla 5).
- 2) En Cadena y Bermejillo solamente deben registrarse los trenes Nos. 265 y 266. (Excepción a la Regla 83-A).

- 3) Cuando no haya telegrafista en servicio en Bermejillo, Núm. 266 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 4) Cuando no haya telegrafista en servicio, se comunicarán con el Despachador por telegráfico los siguientes trenes: Núms. 7 y 8 de Escalon, Núms. 265 y 266 de Cadena, y todos los trenes de carga de Escalon y Asunso.

Número de las Estaciones	Distancia de Torreón Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE TLAHUALILO		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Balsa Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y"
		Primera Clase			ESTACIONES	Primera Clase					
		267	Pendiente máxima ascendiendo			268		Pendiente máxima ascendiendo			
		Mixto Diario	Por ciento	Pasajeros	Mixtos y Carga		Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Diario	Escapes	Otras
A-1136	0.0	S. H. M. 6.50			DN..... TORREON (DS-NY)		LL H. M. 14.35		Patio		ABCGRY
.....	2.5	.....		14	2.5 EMP. DISTRITO TLAHUALILO	18	.....	0.80	.....		.....
AJ-5	4.9	b 7.00			2.4 CAMPO MILITAR		b 14.24	0.20	21		.....
AJ-12	12.0	b 7.10			7.1 COBIAN		b .....		3EN		.....
AJ-15	14.9	b .....	0.00		2.9 RANCHITO		b .....		No hay		.....
AJ-17	16.4	b 7.17		12	1.5 OLIVO	15	b 14.06	0.35	No hay		.....
AJ-21	20.6	.....			4.2 TOMAS		.....		13EN		.....
AJ-22	22.0	.....			1.4 "Y" MATAMOROS		.....		Y		.....
AJA-2	23.7	p 7.38		2	1.7 MATAMOROS LAGUNA (MA)	3	p 13.55		40		.....
AJ-22	22.0	.....		2	1.7 "Y" MATAMOROS	3	.....	0.48	.....		Y
AJ-28	27.9	b 7.52		7	5.9 NAVARRO	9	b 13.34		5ES		.....
AJ-31	30.7	b .....	0.24	8	2.8 LA ZOCA	10	b .....	0.24	3ES		.....
AJ-35	34.2	b 8.04			3.5 GRANADA		b 13.21	0.13	17ES		.....
AJ-37	36.6	b 8.10	0.13	3	2.4 SOLIMA	4	b 13.15	0.00	13		.....
AJ-41	40.6	p 8.25	0.38	5	4.0 COYOTE (CO)	6	p 13.05	0.38	29		.....
AJ-45	44.1	b 8.35	0.40	4	3.5 HORMIGUERO	5	b 12.50	0.11	29		.....
AJ-48	47.7	b .....	0.27	8	5.6 EL PILAR	10	b .....	0.40	No hay		.....
.....	50.5	8.47			2.8 EMP. DISTRITO SAN PEDRO		12.34		.....		.....
M-872	51.6	p 8.52	0.00	1	1.1 GREGORIO GARCIA (SK)	2	p 12.30	0.00	37-24		AR
.....	50.5	8.56		1	1.1 EMP. DISTRITO SAN PEDRO	2	12.25		.....		.....
AJ-58	57.1	b .....	0.30	8	6.6 EUREKA	10	b .....	0.30	4		.....
AJ-61	60.9	b 9.11		11	5.8 EL BARRO	13	b 12.10		3		.....
AJ-66	65.9	p 9.26	0.00	8	5.0 ARCINAS (AB)	10	p 11.54	0.28	31		.....
AJ-73	72.9	p 9.43			7.0 HORIZONTE (JC)		p 11.40		23		.....
AJ-83	83.0	9.58			10.1 PLACA KILOM. AJ-83		11.19		No hay		.....
AJ-93	92.3	LL 10.15 H. M.	0.30	23	9.5 TLAHUALILO (Z)	29	S. 11.05 H. M.	0.40	Patio 38		RY
		<b>267</b>			<b>HORARIO No. 3</b>				<b>268</b>		
		Mixto Diario							Mixto Diario		

NOTAS:

- 1) Trenes del Distrito de Tlahualilo deben moverse bajo protección de bandera entre Emp. Distrito Tlahualilo y Torreón, y entre Emp. Distrito San Pedro y Gregorio García.
- 2) Todos los trenes deben entrar retrocediendo a Matamoros Laguna.
- 3) Cuando no haya telegrafista en servicio en Gregorio García, el Registro de Trenes debe estar en la caja con candado de cambio instalada con este objeto.

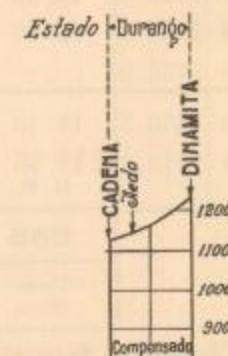


Dirección Superior "AL NORTE"

Número de las Estaciones	Distancia de Cadena Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE DINAMITA		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Registro Telegráfico "Y"
		PRIMERA CLASE			ESTACIONES	PRIMERA CLASE					
		265	Pendiente máxima ascendiendo			266		Pendiente máxima ascendiendo			
		Mixto Diario	Por ciento	Pasajeros	Mixtos y Carga		Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Diario	Escapes	Otras
A-1163	0.0	S. H. M. 11.01			..... CADENA		LL H. M. 12.30		25		RTY
AK-3	2.7	b .....	0.65	15	2.7 AEDO	15	b .....		5ES		.....
AK-10	10.0	LL 11.35 H. M.	1.75		7.3 DINAMITA		S. 12.10 H. M.		45		R
		<b>265</b>			<b>HORARIO No. 3</b>				<b>266</b>		
		Mixto Diario							Mixto Diario		

NOTAS:

- 1) Núm. 266 debe moverse retrocediendo.
- 2) Núm. 265 queda autorizado en Cadena y Núm. 266 queda autorizado en Dinamita para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

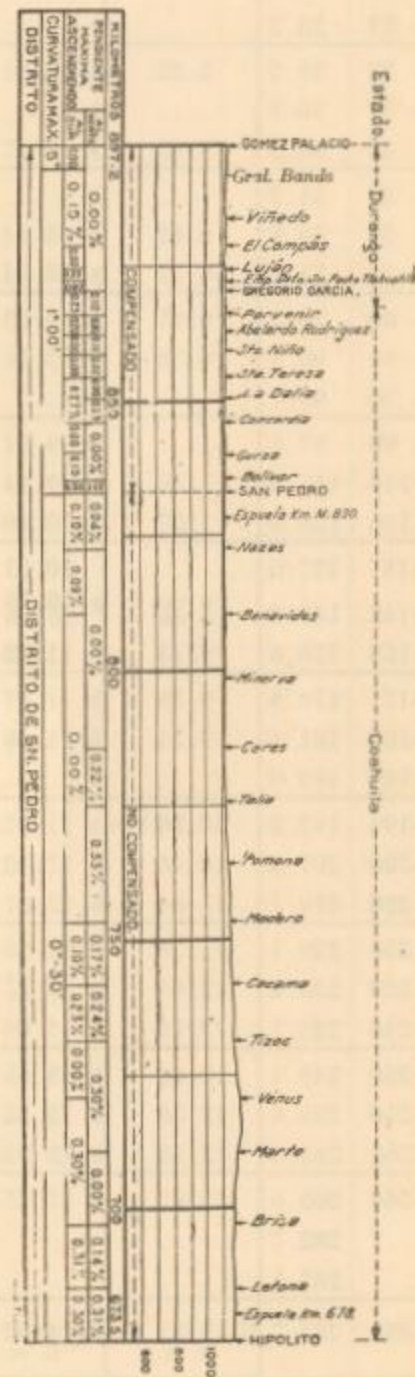


KILOMETROS	0	10
PENDIENTE AL NORTE	0.00	1.75
PENDIENTE AL SUR	0.00	0.00
CURVATURA MAX.		

DISTRITO DE DINAMITA

Dirección Superior "AL NORTE"

Número de las Estaciones	Distancia de Tampico	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pasajeros	DISTRITO DE SAN PEDRO			Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE					HORARIO No. 3				PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		
		589	273	263	ESTACIONES				274	264	590						
A-1142	897.2	S. 4.30	S. 18.00	S. 8.30 X274	5	DN... GOMEZ PALACIO (GZ)	6	0.00	U. 8.30 X263	U. 14.33	U. 14.00	Patio	ABCGMR				
M-893	892.3	4.45	p 18.10	p 8.40	7	1.2 "Y" GOMEZ PALACIO	6	0.00	.....	.....	.....	.....	Y				
M-884	883.8	5.05	b 18.25	b 8.58	0.00	3.7 D..... GRAL. BANDA (NT)	9	0.15	b 8.05	b 14.04	13.18	63	.....				
M-879	878.8	5.15	p 18.35	p 9.08	4	8.5 VINEDO	6	0.00	p 7.55	p 13.54	13.09	42	.....				
M-875	874.6	5.23	b 18.43	b 9.16	3	5.0 D..... EL COMPAS (KA)	5	0.00	b 7.47	b 13.49	12.46	42	.....				
.....	872.4	.....	.....	.....	3	4.2 LUJAN	4	0.30	.....	.....	.....	No hay	.....				
M-872	871.3	5.37	p 18.51	p 9.25	0.10	2.2 EMP. DIST. TLAHUALILO	4	0.00	p 7.41	p 13.40	12.34	37-24	AR				
M-868	867.8	5.45	p 18.58	p 9.33	0.00	1.1 D... GREGORIO GARCIA (SK)	4	0.23	p 7.34	p 13.31	12.22	42	.....				
M-863	862.8	6.00	p 19.08	p 9.43	0.00	5.0 D... PORVENIR (PO)	6	0.20	p 7.24	p 13.20	12.08	64-29	B				
M-860	859.6	6.07	b 19.15	b 9.49	0.11	5.0 D... ABELARDO RODRIGUEZ (AZ)	4	0.00	b 7.18	b 13.12	11.51	64	.....				
M-855	854.7	6.19	p 19.25	p 10.00	0.02	5.2 D... SANTO NIÑO	4	0.08	p 7.09	p 13.02	11.38	21-38	.....				
M-851	850.2	6.30	b 19.34	b 10.10	0.00	4.9 D... SANTA TERESA (SB)	5	0.27	b 7.00	b 12.50	11.19	14	.....				
M-847	846.8	6.54 X274	p 19.41	p 10.19	0.33	4.5 D... LA DALIA	5	0.08	p 6.54 X589	p 12.43	11.11	63	.....				
M-841	840.3	7.02	b 19.52	b 10.30	0.00	5.4 D... CONCORDIA (CE)	7	0.08	b 6.41	b 12.30	11.01	66	.....				
M-837	836.5	.....	b .....	b .....	0.00	6.5 D... GURZA	4	0.15	b .....	b .....	.....	7	.....				
M-834	833.1	7.11	p 20.05	U. 10.45 X590	0.02	5.8 D... BOLIVAR	4	0.30	p 6.28	S. 12.15	10.50	Patio	GRTY				
M-830	829.7	7.45	20.25	H. M.	0.04	5.4 D... SAN PEDRO (PY)	12	0.10	.....	.....	9.59 X263	3ES	.....				
M-823	822.2	7.58	b 20.42	.....	0.00	5.4 D... ESPUELA KILOM. M-830	13	0.09	b 6.03	.....	9.43	33	.....				
M-811	810.7	8.16	p 20.59	.....	0.00	7.5 NAZAS	13	0.00	b 5.47	.....	9.26	37	.....				
M-799	798.6	8.34	b 21.17	.....	0.00	11.5 BENAVIDES	13	0.00	b 5.31	.....	9.10	37	.....				
M-787	786.3	8.52 X590	b 21.36	.....	0.22	12.1 MINERVA	11	0.00	b 5.14	.....	8.52 X589	62	.....				
M-776	775.9	9.13	p 21.53	.....	0.33	12.3 CERES	12	0.10	p 4.58	.....	8.34	61	.....				
M-765	764.6	9.29	b 22.11	.....	0.17	10.4 D... TALIA (WR)	11	0.23	b 4.41	.....	8.13	36	.....				
M-754	753.7	9.50	p 22.30	.....	0.30	11.5 D... POMONA	12	0.00	p 4.24	.....	7.57	36	T				
M-743	742.4	10.06	b 22.47	.....	0.24	10.9 D... MADERO (MR)	12	0.10	b 4.06	.....	7.35	36	.....				
M-732	731.9	10.21	b 23.03	.....	0.30	11.3 CACAMA	11	0.23	b 3.50	.....	7.18	35	.....				
M-721	720.9	10.37	b 23.20	.....	0.00	10.5 TIZOC	12	0.00	b 3.33	.....	7.02	36	.....				
M-711	710.8	10.57	p 23.37	.....	0.14	11.0 D... VENUS	11	0.30	p 3.17	.....	6.47	62	.....				
M-698	697.9	11.27	b 23.57	.....	0.31	10.1 D... MARTE (RT)	14	0.31	b 2.55	.....	6.25	36	.....				
M-686	685.2	11.46	b 0.16	.....	0.31	12.9 D... BRISA	14	0.30	b 2.35	.....	6.07	35	.....				
M-678	677.9	.....	.....	.....	0.31	12.7 D... LETONA	13	0.30	.....	.....	.....	3EN	.....				
M-674	673.5	U. 12.05	U. 0.35	.....	0.31	7.5 D... ESPUELA KILOM. M-678	13	0.30	S. 2.15	.....	5.50	Patio	ACMRTY				
		H. M.	H. M.			4.4 DN... HIPOLITO (HO)			H. M.	H. M.							
		589	273	263					274	264	590						
		Carga Diario	Mixto Diario	Mixto Diario					Mixto Diario	Mixto Diario	Carga Diario						



Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- No. 273 debe moverse retrocediendo de Gómez Palacio a "Y" Gómez Palacio para continuar de frente.
- No. 274 debe moverse retrocediendo de "Y" Gómez Palacio a Gómez Palacio para continuar así hasta Torreón.
- El tiempo de itinerario de los trenes en Gómez Palacio se aplica frente a la estación de pasajeros. (Excepción a la Regla 5).
- Trenes del Distrito de Tlahualilo están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de San Pedro entre Emp. Distrito Tlahualilo y Gregorio García, bajo protección de bandera.
- En Gregorio García solamente deben registrarse los trenes de primera clase rumbo al Norte.
- Cuando no haya Telegrafista en servicio en Madero y San Pedro, todos los trenes deben comunicarse por telegráfico con el Despachador.
- En Kilóm. M-892.4 hay un ladero con capacidad para 20 unidades.

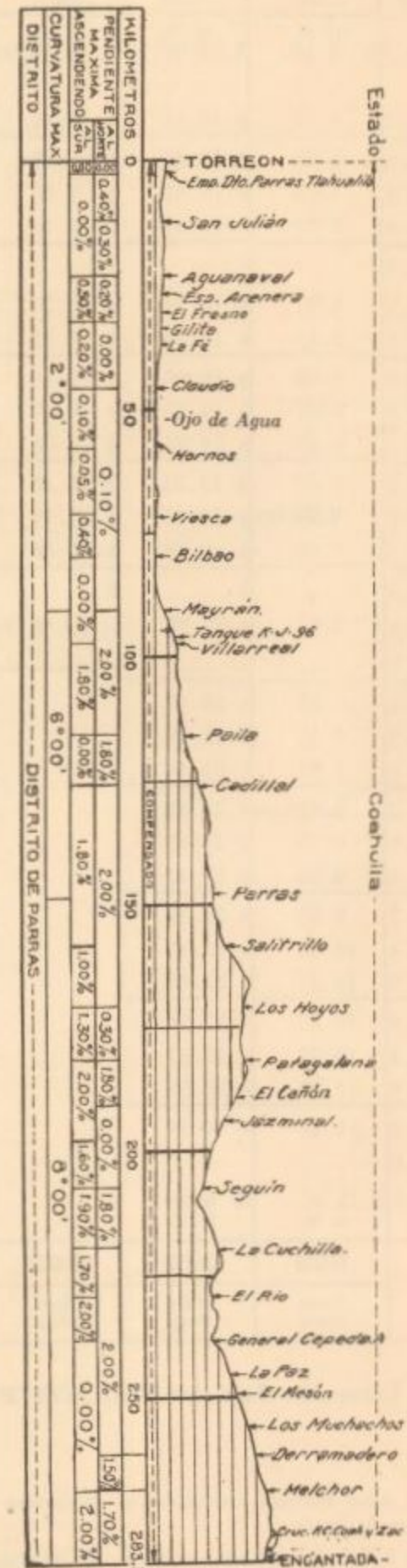


Número de las Estaciones	Distancia de Torreón Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Pasajeros Por ciento	Pasajeros	ESTACIONES	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Báscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE					PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	Ases	Otros	
		583	177					178	584			
A-1136	0.0	S. H. M. 4.30	S. H. M. 7.20	0.00	13	DN..... TORREÓN .....(DS-NY)	17	0.80	U. H. M. 14.55	U. H. M. 14.40	Patio	ABCGRY
.....	2.5	.....	.....	0.40	13	2.5 EMP. DISTRITO TLAHUALILO.....	17	0.80	.....	.....	.....	.....
J-13	12.7	4.50	b 7.36	0.30	10	10.2 SAN JULIAN.....	13	0.00	b 14.40	14.20	10	.....
J-23	22.8	5.05	b 7.47	0.30	10	10.1 AGUANAVAL.....	13	0.00	b 14.28	14.05	19	.....
J-26	26.0	.....	.....	0.20	9	3.2 ESPUELA ARENERA.....	12	0.50	.....	.....	4	.....
J-29	28.2	.....	.....	0.20	9	2.2 EL FRESNO.....	12	0.50	.....	.....	4	.....
J-32	31.5	5.22	p 8.01	0.00	14	3.5 GILITA.....(GA)	19	0.20	p 14.16	13.51	21-15	.....
J-37	36.9	.....	.....	0.00	14	5.4 LA FE.....	19	0.20	.....	.....	No hay	.....
J-46	45.5	5.43	b 8.17	0.10	15	8.6 CLAUDIO.....	15	0.10	b 13.56	13.30	13	.....
J-52	51.2	.....	.....	0.10	15	5.7 OJO DE AGUA.....	15	0.10	.....	.....	No hay	.....
J-57	56.8	6.02	p 8.34	0.10	15	5.6 HORNO.....(OH)	20	0.05	p 13.43	13.13	11	.....
J-72	71.7	6.29	p 8.54	0.10	15	14.9 VIESCA.....(VE)	10	0.40	p 13.23	12.50	16	.....
J-80	79.3	6.41	b 9.03	0.10	8	7.6 BILBAO.....	15	0.40	b 13.09	12.36	7	.....
J-91	90.3	6.58	b 9.16	0.10	11	11.0 MAYRAN.....	15	0.40	b 12.56	12.19	16	.....
J-96	95.7	.....	.....	0.10	7	5.4 TANQUE KILOM. J-96.....	9	0.00	.....	.....	No hay	A
J-98	97.1	.....	b 9.31	2.00	19	1.4 VILLARREAL.....	25	1.80	b 12.44	12.01	No hay	.....
J-116	115.6	7.40	b 9.54	2.00	19	18.5 PAILA.....	25	1.80	b 12.24	11.34	18	.....
J-126	126.0	7.57	b 10.09	1.80	11	10.4 CADILLAL.....	14	0.00	b 12.12	11.18	16	.....
J-137	137.0	.....	10.21	2.00	24	11.0 PLACA KILOM. J-137.....	31	1.80	11.58	.....	No hay	.....
J-148	147.8	8.30 9.00	p 10.35 10.55	2.00	12	10.8 PARRAS.....(PS)	16	1.80	p 11.46 11.26	10.45 10.10	Patio	AGTY
J-159	158.6	9.18	b 11.12	2.00	12	10.8 SALITRILLO.....	16	1.80	b 11.12	9.52	12	T
J-171	170.9	9.39	b 11.27	0.30	14	12.3 LOS HOYOS.....	18	1.00	b 10.54	9.32	16	.....
J-182	181.6	9.54	b 11.40	0.30	11	10.7 PATAGALANA.....	14	1.30	b 10.42	9.16	18	.....
J-189	189.0	.....	.....	1.80	13	7.4 EL CAÑON.....	17	2.00	.....	.....	No hay	.....
J-194	193.8	10.24	b 11.55	0.00	16	4.8 JAZMINAL.....	21	1.60	b 10.24	8.50	11	A
J-208	207.3	10.48	b 12.12	1.80	12	13.5 SEGUIN.....	16	1.90	b 10.04	8.26	15	.....
J-220	219.7	11.09	b 12.27	1.80	12	12.4 LA CUCHILLA.....	16	1.90	b 9.50	8.08	14	G
J-230	229.1	11.26	b 12.38	0.00	9	9.4 EL RIO.....	13	1.70	b 9.38	7.52	13	.....
J-239	238.1	12.00	p 12.49 12.59	0.00	10	9.0 GENERAL CEPEDA.....(GC)	13	2.00	p 9.25 9.15	7.34	14-7	A
J-246	245.1	12.15	b 13.09	0.00	9	7.0 LA PAZ.....	11	.....	b 9.06	7.11	12	.....
J-250	249.1	12.23	b 13.15	0.00	5	4.0 EL MESON.....	6	.....	b 9.00	7.03	12	.....
J-256	255.6	12.36	b 13.25	0.00	6	6.5 LOS MUCHACHOS.....	9	0.00	b 8.52	6.52	13	.....
J-262	261.4	12.48	b 13.34	0.00	6	5.8 DERRAMADERO.....	8	.....	b 8.45	6.42	13	.....
J-269	269.0	13.02	b 13.45	1.50	8	7.6 MELCHOR.....	10	.....	b 8.35	6.30	12	.....
.....	282.7	.....	.....	1.70	15	13.7 CRUCERO "E" F.C. COAHUILA Y ZAC.	20	2.00	.....	.....	.....	.....
.....	283.1	.....	.....	0.00	15	0.4 EMP. DIVISION SAN LUIS.....	20	2.00	.....	.....	.....	.....
B-899	283.7	U. 13.25 H. M.	U. 14.02 H. M.	0.00	15	0.6 ENCANTADA.....(DA)	20	2.00	S. 8.13 H. M.	S. 6.05 H. M.	54	AR
		583	177						178	584		
		Carga. Lunes Miér. y Viernes	Pasajeros Diario						Pasajeros Diario	Carga. Martes Jueves y Sábado		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Trenes del Distrito de Tlahualilo están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Parras entre Torreón y Emp. Distrito Tlahualilo, bajo protección de bandera.
- 2) Trenes del Distrito de Parras quedan autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Carneros de la División de San Luis, entre Emp. Div. San Luis y Encantada, bajo protección de bandera.
- 3) En Kilóm. J-28.1 hay un ladero particular con capacidad para 3 unidades.



# 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 COMPLETOS 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.", autorizar al telegrafista para que los registre.

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

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

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

**13.—CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENES DE PRECAUCION.** Los maquinistas deben dar la señal 14-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 correr lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.) hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y anclado, puentes de estructura superior, tomas de agua y combustible, edificios, puertas, viaductos, señales fijas, muy especialmente las de los Sistemas C. T. C., y en general en todos aquellos lugares en donde puedan dañar las instalaciones. Igual práctica debe observarse cuando se manejen grúas, martinets o palas mecánicas.

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

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

demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca la mayor seguridad.

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

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

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

**28.—CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.**  
**TIPO "A".** Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Sistema de Señales C. T. C.

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

**TIPO "C".** Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por guarda-cruceiro. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y registrarse 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 óbrense 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 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.

# INSTRUCCIONES ESPECIALES

1.—**RELOJES REGLAMENTARIOS:** En las oficinas telegráficas en Felipe Pescador, Torreón, Gómez Palacio, Jiménez, Hipólito y San Pedro.

2.—**LIBROS DE BOLETINES:** En las oficinas telegráficas en Felipe Pescador, Torreón, Gómez Palacio, Jiménez, Hipólito y Saltillo.

3.—**GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS:** En concordancia con la Regla 103-A, tercer párrafo, los trenes que manejen esta clase de equipo, no deben exceder la velocidad de CINCUENTA (50) kilómetros por hora en tangentes en los Distritos de Camacho y Escalón, ni de TREINTA (30) kilómetros por hora en tangentes en los Distritos de Parras, Tlahualilo y Dinamita, reduciéndola convenientemente en curvas.

4.—**MAQUINAS SOLAS RETROCEDIENDO,** no deben exceder la velocidad de TREINTA (30) kilómetros por hora en tangentes, reduciéndola convenientemente en curvas, excepto en el Distrito de Parras, en el que no la excederán de VEINTE (20) kilómetros por hora en tangentes, reduciéndola convenientemente en curvas.

5.—**ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:**

a) DISTRITO DE CAMACHO: Symon, La Mancha, Calvo y Jimulco.

b) DISTRITO DE ESCALON: Cadena, Sierrita, Zavalza y Corralitos.

c) DISTRITO DE SAN PEDRO: San Pedro, Talía y Venus.

d) DISTRITO DE PARRAS: Mayrán, Parras, Patagalana, General Cepeda, Derramadero y Encantada.

6.—**HAY CAMBIOS "TRES EN UNO" EN LOS SIGUIENTES LUGARES:**

FELIPE PESCADOR: Rama Sur de la "Y" del Distrito de Frío, de la División del Centro.

TORREON: En el Emp. de los Distritos de Parras y Tlahualilo, y en la "Y" del patio del ex-Internacional.

GOMEZ PALACIO: En el cortavía que une las vías principales de los Distritos de Escalón y San Pedro.

7.—**CRUCEROS A NIVEL CON OTRAS VIAS FERREAS:**

Crucero tipo "B" con F. C. eléctrico Lerdo a Torreón, Kilóm. A-1139.7. Los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia de paso.

Crucero tipo "E" con F. C. Coahuila y Zacatecas, Kilóm. J-282.7. El F. C. Coahuila y Zacatecas tiene preferencia de paso.

Crucero tipo "F" con Ferrocarril "Decauville", Kilóm. M-863.0. Los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia de paso.

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

9.—**LA POSICION NORMAL DE LA COLA DE LA "Y" EN PARRAS,** es alineado hacia la rama Norte.

10.—**TENGASE CUIDADO AL VIRARSE EN LA "Y" DE SAN FRANCISCO DEL ORO,** entrando por la rama Norte y bajando por la rama Sur.

11.—**LLAMADAS POR TELEGRAFONO:**

DESPACHADORES, en Torreón, una larga ( — ).

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

12.—**Todos los trenes que pasen por Opal, La Mancha y Escalón en horas en que no haya servicio telegráfico,** deben dar su informe "O.S." directamente al despachador, por telegráfico.

## 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, Nonalco y San Lázaro), Monclova, Monterrey, Oaxaca, Oriental, Pátzcuaro, Pénjamo, Piedras Negras, Coah., 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, cuidese de no provocarle movimientos bruscos que pudieran completar una fractura o luxación, etc, a fin de evitar complicaciones.

Dr. Francisco Sánchez Ruiz,  
Dr. Justino Carbajal,  
Dr. Alfredo de la Torre,

Médico Residente,  
Médico Residente,  
Médico Residente,

Torreón, Coah.  
Gómez Palacio, Dgo.  
Jiménez, Chih.

ALFREDO ALCALA MARTINEZ,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., TORREON, COAH.

ANATOLIO MONTELLANO,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., TORREON, COAH.

ARNULFO SANCHEZ IRIARTE,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. L., GOMEZ PALACIO, DGO.

ARTURO M. GONZALEZ,  
JEFE DE DESPACHADORES, TORREON, COAH.

RICARDO A. GARCIA,  
SUPERINTENDENTE, TORREON, COAH.

# FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

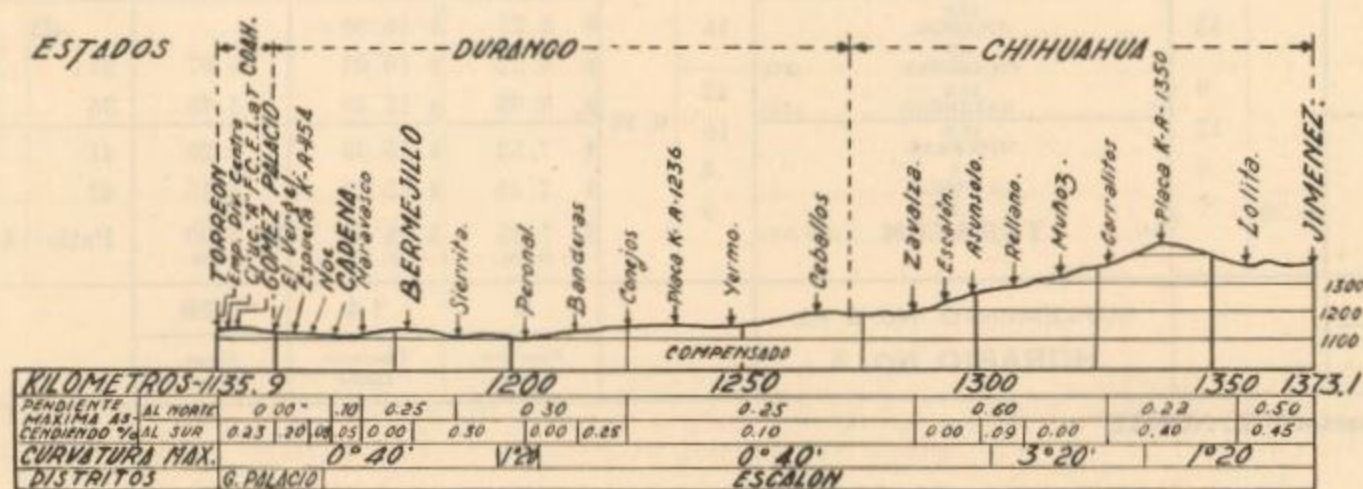
## DIVISION DE TORREON

### SUB-DIVISION DE TORREON

# SUPLEMENTO NUMERO 2 AL HORARIO NUMERO 3 VIGENTE

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

Substituye al Suplemento No. 1 al propio Horario.



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.

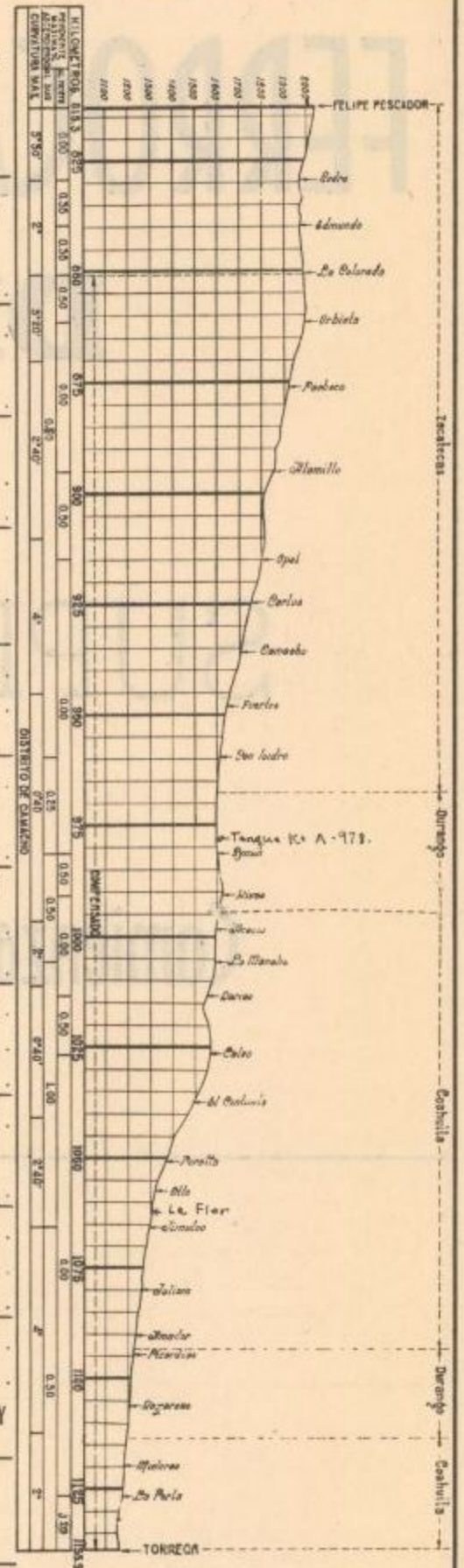
Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista Kilómetros	RUMBO AL NORTE					Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE CAMACHO			Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts. Escapes: Otras	Agua Báscula Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y"
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE					ESTACIONES	PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE				
		587	7	13	8	14				588							
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario				Pasajeros Diario	Carga Diario						
H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.										
A- 814	813.3	S. 5.45	S. 15.35	S. 7.25	0.00	13	DN. FELIPE PESCADOR (CN)	Mixtos y Carga	Por ciento	17	q 14.10	q 21.50	ll 13.50	Patio	ABCGRT		
A- 830	829.5	6.05	15.53	b 7.43	0.35	8	0.6 EMPALME DIVN. CENTRO	0.50		10	13.51	b 21.31	13.27	48	Y		
A- 840	839.8	6.18	b 16.03	b 7.55	0.38	8	10.5 EDMUNDO			11	b 13.40	b 21.20	13.14	54			
A- 851	850.4	6.34	p 16.16	p 8.09	0.50	10	10.6 LA COLORADA (DR)			12	p 13.28	p 21.09	13.00	27-16	A		
A- 862	861.3	6.50	16.27	b 8.22	0.00	12	10.9 URBIETA			15	13.15	b 20.56	12.38	55			
A- 876	876.0	7.10	p 16.43	p 8.37	0.50	14	14.7 PACHECO (PB)			19	p 12.59	p 20.40	12.20	55	G		
A- 896	895.1	7.35	17.02	b 8.57	0.00	18	19.1 ALAMILLO			23	12.38	b 20.19	11.56	54			
A- 904	904.0		17.13	9.09	0.50	18	8.9 PLACA KILOM. A-904			13	12.27	20.08					
A- 915	914.9	8.05	p 17.25	p 9.23	0.00	11	10.9 OPAL (OU)			15	p 12.16	p 19.58	11.29	51	AT		
A- 925	924.6	8.20	17.38	b 9.37	0.50	7	9.7 CARLOS			8	12.01	b 19.42	11.11	56			
A- 936	936.0	8.40	p 17.53	p 9.54	0.00	12	11.4 CAMACHO (CM)			15	p 11.47 11.37	p 19.28	10.54	43-23	G		
A- 948	948.0	9.00	18.04	b 10.08	0.00	11	12.0 FUERTES			15	11.24	b 19.14	10.34	54			
A- 959	958.5	9.13	18.13	b 10.19 X588	0.50	8	10.5 SAN ISIDRO			11	11.13	b 19.03	10.19 X13	55			
A- 978	977.4		18.30	10.39	0.00	17	18.9 TANQUE KILOM. A-978			23	10.53	18.42		3ES	AT		
A- 982	981.4	9.40 X588	p 18.34 X14	p 10.45 X8	0.50	7	4.0 SYMÓN (CO)			9	p 10.45 X13	p 18.34 X7	9.40 X587	54-14	Y		
A- 991	990.6	9.55	b 18.45	p 10.57	0.00	6	9.2 RIVAS (RQ)			8	b 10.34	p 18.21	9.10	54			
A- 999	998.5	10.24 X8	b 18.53	p 11.06	0.50	5	7.9 ACACIO (CI)			7	b 10.24 X587	p 18.10	8.50	26			
A-1006	1005.3	10.53	p 19.02	p 11.15	0.00	6	6.8 LA MANCHA (MH)			8	p 10.15	p 17.59	8.40	PATIO 39-17	CGTY		
A-1014	1013.7	11.03	19.09	b 11.24	0.50	10	8.4 DARIAS			13	10.04	b 17.46	8.27	41			
A-1027	1026.4	11.22 P13 11.48	19.22	b 11.38 P587	0.00	8	12.7 CALVO			11	9.50	b 17.31	7.50	54			
A-1038	1037.4	12.06	19.35	p 11.52	0.50	10	11.0 EL CENTINELA (VO)			13	b 9.37	p 17.17	7.14	54			
A-1051	1050.3	12.25	19.48	b 12.07	0.00	6	12.9 PERALTA			8	9.21	b 17.01	6.37	42			
A-1058	1057.3	12.36	19.56	b 12.16	0.50	7	7.0 OTTO			10	9.11	b 16.51	6.24	24			
A-1063	1063.0		b 20.03	b 12.22	0.00	12	5.7 LA FLOR			16	b 9.03	b 16.42		No hay			
A-1066	1065.8	12.56	p 20.10	p 12.32	0.50	13	2.8 JIMULCO (JM)			16	p 8.58	p 16.38	6.07	84	ATY		
A-1080	1080.0	13.15	b 20.26	b 12.48	0.00	13	14.2 JALISCO			16	b 8.39	b 16.18	5.32	43			
A-1090	1090.0		b 20.37	b 13.00	0.50	9	10.0 AMADOR			12	b 8.27	b 16.06		4ES			
A-1095	1094.3	13.45	p 20.44	p 13.07	0.00	12	4.5 PICARDIAS (PG)			16	p 8.22	p 16.01	5.07	37			
A-1106	1105.9	14.02	p 20.58	p 13.21	0.50	12	11.6 NAZARENO (ZR)			16	p 8.08	p 15.48	4.48	36			
A-1120	1119.7	14.22	b 21.13	b 13.36	0.00	6	15.8 MIELERAS			8	b 7.53	b 15.33	4.28	41			
A-1128	1127.2	14.34	21.22	b 13.45	0.50	7	7.5 LA PERLA			9	b 7.45	b 15.25	4.15	42			
A-1136	1135.9	ll 14.50 H. M.	ll 21.35 H. M.	ll 14.00 H. M.	0.30	9	8.7 TORREON (DS-NY)				S. 7.35 H. M.	S. 15.15 H. M.	S. 4.00 H. M.	Patio	ABCGRTY		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- Trenes del Distrito de Frío, de la División del Centro, están autorizados para usar la vía principal del Distrito de Camacho, entre Empalme División Centro y Felipe Pescador, bajo protección de bandera.
- En La Colorada sólo debe tomarse agua en casos de emergencia, por ser de mala calidad.

- Todos los trenes se comunicarán por telegráfico con el Despachador, de Opal y La Mancha, cuando no haya servicio telegráfico.
- Trenes de flete y máquinas solas, que pasen por tanque Kilóm. A-978 y Jimulco entre las 18 h. 00 m. y las 6 h. 00 m., se comunicarán por telegráfico con el Despachador.
- Hay un telegráfico instalado frente al cambio No. 1, en extremo Sur de patio Ex-Central, en Torreón.



Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista en Kilómetros	RUMBO AL NORTE							Pendiente mínima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE GÓMEZ PALACIO		Pendiente mínima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR							Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Telégrafo "Y"										
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE							ESTACIONES	PRIMERA CLASE					SEGUNDA CLASE		Espes	Otras														
		585	589	7	273	265	263	19				8			274	264	266	20			586	590												
A-1136	1135.9	S. 5.00	S. 4.00	S. 22.05	S. 17.35	S. 10.00	S. 8.15	S. 8.00	0.30	5	DN... TORREON... (DS-NY)	7	U. 7.05	U. 8.55	U. 14.55	U. 15.05	U. 19.00	U. 13.15	U. 14.25	Patio	ABCGTY													
.....	1136.1																																	
A-1140	1139.7																					0.00												
A-1142	1141.3	U. 5.15	U. 4.15	U. 22.15	U. 17.50	U. 10.15	U. 8.25	U. 8.10	0.00		DN... GÓMEZ PALACIO... (GZ)		S. 6.55	S. 8.40	S. 14.40	S. 14.50	S. 18.50	S. 13.00	S. 14.10	Patio	ABCGMTY													
.....		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.																										
		<b>585</b>	<b>589</b>	<b>7</b>	<b>273</b>	<b>265</b>	<b>263</b>	<b>19</b>			<b>SUPLEMENTO No. 2 AL HORARIO No. 3</b>		<b>8</b>	<b>274</b>	<b>264</b>	<b>266</b>	<b>20</b>	<b>586</b>	<b>590</b>															
		Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario					Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario															

NOTAS: 1) Trenes del Dist. de Pedriceña, de la División del Centro, están autorizados para usar la vía principal del Dist. de Gómez Palacio, entre Emp. División Centro y Torreón, bajo protección de bandera.

2) El tiempo de itinerario de los trenes de primera clase en Gómez Palacio, se aplica frente a la estación de pasajeros. (Excepción a la Regla 5). (Véanse instrucciones especiales en la Pág. 4 del Suplemento).

Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista en Kilómetros	RUMBO AL NORTE							Pendiente mínima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ESCALON		Pendiente mínima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR							Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telégrafo "Y"
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE							ESTACIONES	PRIMERA CLASE					SEGUNDA CLASE		Espes	Otras				
		585	7	265	19	8	266	20				586												
A-1142	1141.3	S. 5.20	S. 22.25	S. 10.25	S. 8.20	0.00	6	DN... GÓMEZ PALACIO... (GZ)	8	U. 6.45	U. 14.40	U. 18.40	U. 12.40	Patio	ABCGRY									
A-1150	1149.2	5.36	22.34	p 10.37	p 8.31																			
A-1154	1153.9																							
A-1159	1158.8	5.51	22.46	p 10.50	p 8.43	0.10	7	D... NOE... (NB)	4	6.26	p 14.12	p 18.15	12.09	38	.....									
A-1163	1162.9	<b>6.20</b> x 8	22.52	p <b>10.58</b>	p 8.50																			
A-1170	1169.2	6.32	23.00	p 12.45	p 8.59																			
A-1179	1178.9	7.10	p 23.13	U. 13.00	p 9.13	0.25	8	D... BERMEJILLO... (MP)	11	p 6.00	S. 13.35	p 17.39	11.25	130	ARY									
A-1190	1189.5	7.25	23.25		b 9.26																			
A-1203	1203.0	7.45	23.40		b 9.43																			
A-1215	1214.1	8.02	23.52		b 9.57	0.30	8	D... CONEJOS... (CV)	11	5.19	b 17.08	b 16.56	10.28	41	.....									
A-1226	1225.2	8.24	0.06		p <b>10.12</b> x 586																			
A-1236	1236.0		0.16		10.23																			
A-1248	1247.9	<b>9.05</b> x 586	p 0.31		p 10.38	0.25	13	D... YERMO... (RM)	19	p 4.46	p 15.55	p 16.20	9.05 x 586	66	A									
A-1267	1266.8	9.36	p 0.52		p 10.44																			
A-1286	1285.3	10.06	1.11		p 11.03																			
A-1300	1299.1	10.35	p 1.27		p 11.51	0.60	10	DN... ESCALON... (SX)	14	p 3.54	p 15.17	p 15.06	7.35	131	GTY									
A-1309	1308.4	11.00	1.40		b 12.05																			
A-1318	1317.9	11.20	1.51		b 12.16																			
A-1329	1328.3	11.40	2.02		b 12.27	0.22	14	D... CORRALITOS... (CB)	11	3.14	b 14.40	b 14.28	6.40	32	.....									
A-1340	1339.5	12.00	2.17		p 12.43																			
A-1350	1350.0		2.27		12.53																			
A-1359	1358.7	12.30	<b>2.37</b> x 8		b 13.03	0.50	10	D... LOLITA... (JN)	14	b <b>2.37</b> x 7	b 14.06	b 14.28	6.00	39	.....									
A-1374	1373.1	U. 12.55	U. 2.55		U. 13.20																			
		H. M.	H. M.		H. M.																			
		<b>585</b>	<b>7</b>	<b>265</b>	<b>19</b>			<b>SUPLEMENTO No. 2 AL HORARIO No. 3</b>		<b>8</b>	<b>266</b>	<b>20</b>	<b>586</b>											
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario					Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario											

**Dirección Superior "AL NORTE"**

**NOTAS:**

- 1) El tiempo de itinerario de los trenes de primera clase en Gómez Palacio se aplica frente a la Estación de Pasajeros. (Excepción a la Regla 5).
- 2) En Cadena y Bermejillo solamente deben registrarse los trenes Nos. 265 y 266. (Excepción a la Regla 83-A).

- 3) Cuando no haya servicio telegráfico en Bermejillo, Núm. 266 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 4) Cuando no haya servicio telegráfico, se comunicarán con el Despachador por teléfono: de Escalón, todos los trenes; de Cadena, Nos. 265 y 266; de Zavalza y Asúnsolo, todos los trenes de carga y máquinas solas.

(El perfil de estos dos Distritos en la Pág. 1 del Suplemento).

# INSTRUCCIONES ESPECIALES

## (DISTRITO DE GÓMEZ PALACIO)

1).—En el distrito de Gómez Palacio, los trenes y las máquinas son gobernados por el sistema de señales C. T. C. (véanse las reglas números 271 al 296 del Reglamento de Transportes en vigor, así como el Folleto Explicativo del funcionamiento del C. T. C. entre Torreón y Gómez Palacio).

2).—Los límites del territorio del Sistema de Señales C. T. C., son desde la señal D-2, en Torreón, hasta la señal I-2, en Gómez Palacio.

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

4).—Como dentro del Sistema C. T. C. no se emplean libros de registros de trenes, para dar facilidad a los Conductores o Maquinistas en su caso, se han puesto libros de registro en las Oficinas Telegráficas de Torreón y Gómez Palacio para que anoten en ellos los datos que debieran dár por medio de la forma OD-61.

5).—La comunicación con el Despachador en el Distrito de Gómez Palacio, se hace por medio del teléfono selectivo.

Hay teléfonos instalados en los siguientes lugares:

- 1.—Caseta del cambiavía en el patio Norte de Torreón, frente a la calle Viesca.
- 2.—En el cambio Norte de la vía de la Harinera.
- 3.—En la espuela de El Aguila.
- 4.—En la vía auxiliar "Termo-Eléctrica" en el extremo Norte y Sur del escape.
- 5.—En la caseta de la bomba en el escape Kilóm. A-1140.
- 6.—En la espuela de la Mantequera.
- 7.—En el extremo Sur de la vía No. 1 de bodega, frente a la señal I-2, en Gómez Palacio.

6).—Al Norte del puente sobre el Río Nazas, se encuentra una vía auxiliar denominada "Termo-Eléctrica". Los cambios que conectan los dos extremos de esta vía con la principal están dotados de candados eléctricos, los cuales están bajo el control del Despachador de trenes. Cuando sea necesario operar estos cambios, se solicitará previamente, la autorización del Despachador, quien indicará la forma de proceder.

7).—En la torre del alumbrado que se encuentra localizada frente a la antigua estación de pasajeros, un poco al Norte del edificio de la Superintendencia de División en Torreón, hay un reflector que repite el color de la luz que se exhibe en la Señal D-2. Este dispositivo se emplea debido a la falta de visibilidad.

8).—Frente a la Señal D-2 en Torreón, está instalado un megáfono para transmitir instrucciones al personal de trenes y patios. La clave de sonidos, es la siguiente:

- a) Un sonido largo: (—): máquinas de patio, libren la vía principal inmediatamente y comuníquense por teléfono con el Despachador.
- b) Dos cortos: (o o): tripulaciones de patio comuníquense por teléfono con el Despachador.
- c) Un sonido largo y uno corto: (— o): tripulaciones de camino, comuníquense por teléfono con el Despachador.
- d) Tres cortos: (o o o): personal del C. T. C. comuníquese por teléfono con el Despachador.

9).—En Torreón, todos los trenes o máquinas procedentes de la estación de pasajeros o del patio "IM" que reciban autorización para moverse rumbo al Norte, no invadirán la vía principal, y si se encuentran en ésta no iniciarán su marcha, si el fanal instalado en la torre del alumbrado muestra color rojo; pero cuando el mismo exhiba color amarillo podrán moverse hasta la señal D-2 de cuyas indicaciones irán pendientes para proseguir al Norte. (La señal D-2 no afecta a los trenes que vayan a salir al Distrito de Pedriceña, de la División del Centro, los cuales deben moverse bajo protección de bandera entre Torreón y Empalme División Centro).

10).—Los trenes procedentes del patio de carga "CM", en Torreón, que reciban autorización para moverse al Norte, no invadirán la vía principal si la señal absoluta D-2 muestra color rojo en ambas unidades; pero cuando exhiba color amarillo en la unidad superior y rojo en la inferior, podrán iniciar su marcha hasta dicha señal, de cuyas indicaciones irán pendientes para proseguir al Norte. Cuando por falta de visibilidad no tengan a la vista la señal D-2, deberán gobernarse por la indicación que dé el fanal de la torre.

11).—El tramo de vía principal entre los patios "IM", "CM", la estación de pasajeros y la señal D-2 en Torreón, no está controlado por el Sistema C. T. C., por lo que los trenes, máquinas solas y de patio, en ambas direcciones, se moverán de acuerdo con la regla 93.

12).—Las máquinas de patio y los trenes en Torreón, que necesiten hacer movimientos sobre la vía principal invadiendo la señal D-2, antes de invadirla solicitarán permiso del Despachador. Hasta donde sea posible procurarán hacer sus movimientos sobre la vía de Durango, a fin de evitar invasiones al Sistema de Señales.

13).—En Gómez Palacio, la VIA DE BODEGA No. 1 se usará como vía principal para los trenes rumbo al Sur. Los dos extremos de esta vía, que conectan con la principal, están dotados de cambios automáticos Tres en Uno, siendo su posición normal: el cambio Norte, alineado a la Vía de Bodega No. 1, y el Sur, a la Vía Principal. Los trenes o máquinas que reciban autorización para salir al Sur se moverán por la citada Vía de Bodega No. 1 hasta la Señal I-2, por cuya indicación se gobernarán.

14).—El tramo de vía principal comprendido entre la estación y la Señal I-2 en Gómez Palacio, no está controlado por el Sistema C. T. C., por lo que los trenes, máquinas solas y de patio, en ambas direcciones, se moverán de acuerdo con la regla 93, siguiendo los lineamientos que a continuación se expresan:

- a) Los TRENES DE PRIMERA CLASE, rumbo al Norte, en Gómez Palacio, se moverán por la vía principal, si se encuentra libre, desde la señal I-2 hasta el andén de la estación de pasajeros; los de SEGUNDA CLASE Y EXTRAS, al mismo rumbo, se moverán también por la vía principal, si se encuentra libre, hasta el extremo Norte de la Vía de Bodega No. 1, y pararán librando el cambio Norte de la citada vía, desde donde partirán cuando estén debidamente autorizados.
- b) Los trenes al Sur, que reciban autorización para moverse, usarán la vía de bodega No. 1, desde la estación hasta la Señal I-2, por cuyas indicaciones se gobernarán para proseguir.
- c) Los trenes al Sur que se formen en, o estén listos para salir de otras vías, se gobernarán por las indicaciones de la Señal I-2, una vez obtenida la autorización para su salida, moviendo los cambios a mano, dejándolos en su posición normal después de haber sido usados.

15).—Las máquinas de patio y los trenes en Gómez Palacio, que necesiten hacer movimientos invadiendo la Señal I-2, antes de efectuarlos solicitarán el permiso respectivo al Despachador.

16).—Todos los trenes quedan autorizados en Gómez Palacio para entrar con su misma identidad al territorio gobernado por el Sistema de Señales C. T. C., sin boleta de identificación. (Excepción a la regla 272).

17).—Trenes de carga, rumbo al Sur, no se registrarán en Gómez Palacio. (Excepción a la Regla 83-A).

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

19).—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, deben comunicarse inmediatamente con el Despachador, informándole la causa de la demora y la hora probable en que puedan salir o reanudar su marcha.

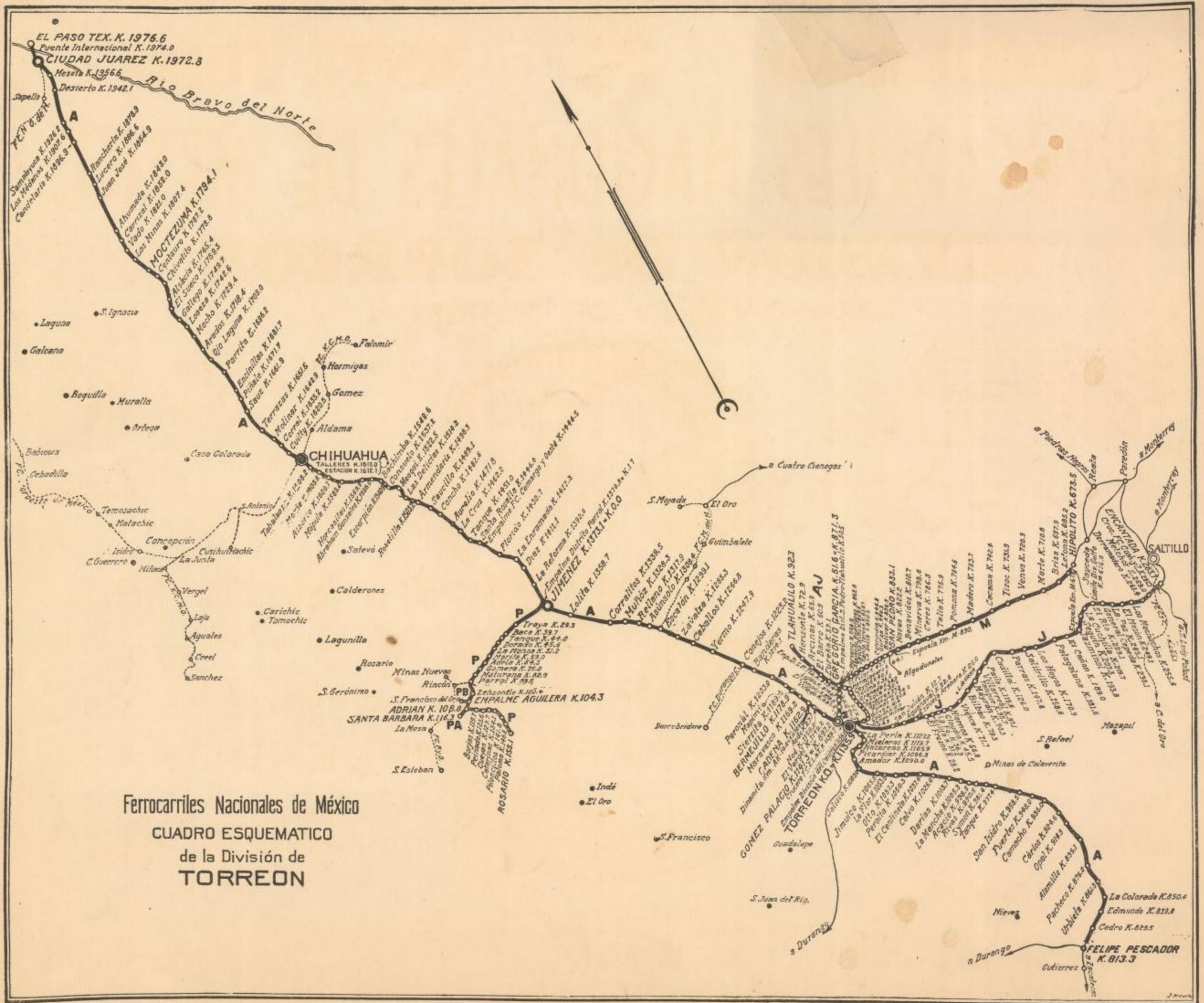
EZEQUIEL CASTILLO CASTILLO,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., TORREON, COAH.

ANATOLIO MONTELLANO,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., TORREON, COAH.

AGUSTIN YAÑEZ SANTILLAN,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. L., GOMEZ PALACIO, DGO.

ARTURO M. GONZALEZ,  
JEFE DE DESPACHADORES, TORREON, COAH.

ALBERTO OLIVARES V.,  
SUPERINTENDENTE, TORREON, COAH.



Ferrocarriles Nacionales de México  
 CUADRO ESQUEMATICO  
 de la División de  
 TORREON