

## OFICIALES DE LA DIVISION

EDMUNDO SANTIAGO LOPEZ  
SUPERINTENDENTE DE DIVISION

J. MARTIN BORREGO U.  
AYTE. SUPTE. DIV.

JESUS HERNANDEZ RAMOS  
AYTE. SUPTE. DIV.

OSCAR HERMOSILLO GARCIA  
AYTE. SUPTE. DIV.

EDUARDO BRISEÑO MENDOZA  
MAQUINISTA VIAJERO

ALEJANDRO ULLOA MOYA  
MAQUINISTA VIAJERO

RAMON ALTAMIRANO SALCEDO  
MAQUINISTA VIAJERO

JOSE GPE. ROBLES GARCIA  
JEFE DE TRENES DIVISION

VICENTE MUNGUIA MAXEMIN  
JEFE DE TRENES DIVISION

JOSE PEÑA GALARZA  
JEFE DE TRENES DIVISION

JUAN AGUILUZ CEBALLOS  
JEFE DE TRENES DIVISION

CARLOS CADENA SANDOVAL  
JEFE DE DESPACHADORES GUADALAJARA

JUVENTINO SALAS MARTINEZ  
JEFE DE DESPACHADORES MAZATLÁN

## SUPTCIA. GENERAL DE TRANSP.

JÚLIO R. COTA VELARDE  
SUPT. GENERAL DE TRANSPORTES

CARLOS MIRANDA LEYVA  
AYTE. SUPTE. GRAL. DE TRANSP.

MANUEL AVILA RAMIREZ  
AYTE. SUPTE. GRAL. DE TRANSP.

FELIPE ESQUEDA PARTIDA  
INSPECTOR GRAL. DE MAQUINISTAS

DAVID LOPEZ ROBLES  
EDMUNDO HARO LOPEZ  
JEFES DESPACHADORES SISTEMA

# FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A. DE C.V.



## DIVISION DE SINALOIA

HORARIO N°.

# 11

COMIENZA A REGIR A LAS 0h.01m.  
DEL DOMINGO 24 DE NOVIEMBRE DE 1985

TIEMPO DEL MERIDIANO 105°  
(HORA DEL NOROESTE)

## SEGURIDAD ANTE TODO

EXCLUSIVAMENTE PARA EMPLEADOS  
DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS  
ANTERIORES

AUTORIZACION S.C.T. OFICIO N° 4640 JUNIO 26 de 1985.

EDUARDO A. COTA  
DIRECTOR GENERAL

LUIS GARCIA BARRIENTOS  
SUB-GERENTE GENERAL



## TABLA DE VELOCIDADES TIEMPO PARA RECORRER KILOMETROS

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	TIEMPO PARA RECORRER KILOMETROS																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	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
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
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
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
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	36.00	38.24	40.48	43.12
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
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
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
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
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
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
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
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
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.00	6.51	7.43	8.34	9.26	10.17	11.09	12.00	12.51	13.48	14.34	15.26
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.48	5.36	6.24	7.12	8.00	8.48	9.36	10.24	11.12	12.00	12.48	13.36	14.24
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
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
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
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
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

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

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	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.
5	3.48.00	4.00.00	4.12.00	4.24.00	4.36.00	4.48.00	5.00.00
10	1.54.00	2.00.00	2.06.00	2.12.00	2.18.00	2.24.00	2.30.00
15	1.16.00	1.20.00	1.24.00	1.28.00	1.32.00	1.36.00	1.40.00
20	57.00	1.00.00	1.03.00	1.06.00	1.09.00	1.12.00	1.15.00
25	45.36	48.00	50.24	52.48	55.12	57.36	1.00.00
30	38.00	40.00	42.00	44.00	46.00	48.00	50.00
35	32.34	34.17	36.00	37.43	39.26	41.09	42.52
40	28.30	30.00	31.30	33.00	34.30	36.00	37.30
45	25.20	26.40	28.00	29.20	30.40	32.00	33.20
50	22.48	24.00	25.12	26.24	27.36	28.48	30.00
55	20.44	21.49	22.54	23.59	25.04	26.09	27.14
60	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00	24.00	25.00
65	17.32	18.28	19.23	20.18	21.13	22.08	23.03
70	16.17	17.09	18.00	18.51	19.43	20.35	21.26
75	15.12	16.00	16.48	17.36	18.24	19.12	20.00
80	14.15	15.00	15.45	16.30	17.15	18.00	18.45
85	13.25	14.07	14.49	15.31	16.13	16.55	17.37
90	12.40	13.20	14.00	14.40	15.20	16.00	16.40
95	12.00	12.38	13.16	13.54	14.32	15.10	15.48
100	11.24	12.00	12.36	13.12	13.48	14.24	15.00

TABLA DE VELOCIDADES			
Minutos y segundos por Km.	K P H	Minutos y segundos por Km.	K P H
10'00" . . . . . 6.0		1'18" . . . . . 46.2	0'56" . . . . . 64.3
8'00" . . . . . 7.5		1'17" . . . . . 46.8	0'55" . . . . . 65.4
7'30" . . . . . 8.0		1'16" . . . . . 47.4	0'54" . . . . . 66.6
7'00" . . . . . 8.6		1'15" . . . . . 48.0	0'53" . . . . . 67.9
6'00" . . . . . 10.0		1'14" . . . . . 48.6	0'52" . . . . . 69.2
5'00" . . . . . 12.0		1'13" . . . . . 49.3	0'51" . . . . . 70.5
4'00" . . . . . 15.0		1'12" . . . . . 50.0	0'50" . . . . . 72.0
3'30" . . . . . 17.1		1'11" . . . . . 50.7	0'49" . . . . . 73.4
3'00" . . . . . 20.0		1'10" . . . . . 51.4	0'48" . . . . . 75.0
2'45" . . . . . 21.8		1'09" . . . . . 52.2	0'47" . . . . . 76.6
2'30" . . . . . 24.0		1'08" . . . . . 52.9	0'46" . . . . . 78.3
2'15" . . . . . 26.7		1'07" . . . . . 53.7	0'45" . . . . . 80.0
2'00" . . . . . 30.0		1'06" . . . . . 54.5	0'44" . . . . . 81.8
1'55" . . . . . 31.3		1'05" . . . . . 55.4	0'43" . . . . . 83.7
1'50" . . . . . 32.7		1'04" . . . . . 56.2	0'42" . . . . . 85.7
1'45" . . . . . 34.3		1'03" . . . . . 57.1	0'41" . . . . . 87.7
1'40" . . . . . 36.0		1'02" . . . . . 58.1	0'40" . . . . . 90.0
1'35" . . . . . 37.9		1'01" . . . . . 59.0	0'39" . . . . . 92.3
1'30" . . . . . 40.0		1'00" . . . . . 60.0	0'38" . . . . . 94.7
1'25" . . . . . 42.4		0'59" . . . . . 61.0	0'37" . . . . . 97.2
1'20" . . . . . 45.0		0'58" . . . . . 62.07	0'36" . . . . . 100.0
1'19" . . . . . 45.6		0'57" . . . . . 63.1	



# FERROCARRIL DEL PACIFICO

FUERZA MOTRIZ Y MAQUINARIA  
DIVISION SINALOA

CALCULOS EFECTUADOS TOMANDO EN CUENTA RIEL SECO.

NOTA: CUANDO LAS CONDICIONES ATMOSFERICAS LO REQUIERAN (RIEL MOJADO) PUEDE REDUCIRSE HASTA EL 5% DEL TONELAJE, INFORMANDOSE AL JEFE DE DESPACHADORES.

## TABLA DE TONELAJES DE ARRASTRE LOCOMOTORAS DIESEL - ELECTRICAS

MARCA	G.E.	ALCO	MLW	G.E.	FCP-ALCO	BOMBARDIER	FCP-MLW	ALCO	MLW
MODELO	U30C U36C C307	RSD12	M 420	U23 B	API 620	M 424	BX 620	C 628	M 636
CLASE AAR	CC	CC	BB	BB	CC	BB	CC	CC	CC
NUMEROS	401-408 409-418 419-455	502-520	522-536	537-546	547-559	560-575	576-586	601-610	651-666
POTENCIA (HP)	3000	1800	1800	1800	1800	1800	1800	2750	3000
FUERZA TRACTIVA (KG)	27846	16708	16708	16708	16708	16708	16708	25526	27846
RELACIONES DE ENGRANES	74/18	74/18	74/18	74/18	74/18	74/18	74/18	74/18	74/18
PESO (TON)	173	156	124	120	147	118	133	165	173
NUMERO DE EJES	6	6	4	4	6	4	6	6	6

### RUMBO AL SUR

DE		A								
		T	O	N	E	L	A	D	A	S
Sufragio	Roseta	4000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	3000	4000
Roseta	Mora	750	375	375	375	375	375	375	650	750
Mora	Tepic	1375	625	625	625	625	625	625	1000	1375
Tepic	Valle Verde	2300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	2100	2300
Valle Verde	Barrancas	1450	850	850	850	850	850	850	1400	1450
Barrancas	Emp. Orendain	1800	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1500	1800
Emp. Orendain	KM-1751.20	1330	630	630	630	630	630	630	1000	1330
KM-1751.20	Guadalajara	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Quilá	ELDORADO	-	-	2000	2000	-	2000	-	-	-
Ameca	Emp. Orendain	1350	750	750	750	750	750	750	1000	1350
Etzatlán	La Vega	1350	750	750	750	750	750	750	1000	1350

### RUMBO AL NORTE

DE		A								
		T	O	N	E	L	A	D	A	S
Guadalajara	La Venta	1500	900	900	900	900	900	900	1400	1500
La Venta	Costilla	2300	1350	1350	1350	1350	1350	1350	2100	2300
Costilla	Sufragio	4000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	3000	4000
Emp. Orendain	Ameca	1350	750	750	750	750	750	750	1000	1350
La Vega	Etzatlán	1400	800	800	800	800	800	800	1000	1400
ELDORADO	Quilá	-	-	1200	1200	-	1200	-	-	-



## DISTRITO DE SUFRAGIO

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE LINEA DIVISORIA KILOMETROS	RUMBO AL SUR						PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	HORARIO NUM. 11 ESTACIONES
		SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE				
		52	48	42	4	12	2		
		CARGA DIRECTO	CARGA LOCAL	CARGA LOCAL	PASAJERO	PERECEDERO	PASAJERO		
SALE DIARIO	SALE MAR. JUE. Y SAB.	SALE MAR. JUE. Y SAB.	SALE DIARIO	SALE DIARIO	SALE DIARIO				
742	741.5	9.00		6.00	20.45	8.30	2.30	0.50	OT-R <b>SUFRAGIO</b> IF
742-A	741.8	.....		.....	.....	.....			EMP. FC CH. AL P.
757	757.0	9.30		6.25	b21.00	8.45	2.42	0.50	<sup>15.2</sup> ALGODON
770	769.6	9.45		<b>6.45x3</b>	p21.10	8.55	2.51	0.50	OT <sup>12.6</sup> ZEFERINO PAREDES AS
786	785.8	10.15		8.00	p21.25	9.10	3.03	0.50	OT <sup>16.2</sup> NARANJO JO
800	799.1	10.26		8.15	b21.37	9.21	3.14	0.30	<sup>13.3</sup> ZOPILOTE
802	801.8	10.40		9.06	p21.50	9.26	p3.19	0.08	OT <sup>2.7</sup> LEON FONSECA K
807	806.2	<b>10.55x41</b>		<b>10.15p12</b>	p22.00	<b>9.31p42</b>	3.23	0.50	OT <sup>4.4</sup> BAMOA BO
821	820.5	11.10		10.30	b22.12	9.42	3.35	0.40	<sup>14.3</sup> CAPOMAS
843	842.1	11.35		11.10	<b>p22.42x51</b>	<b>10.02x41</b>	p3.55	0.50	OT <sup>21.6</sup> GUAMUCHIL GU
864	863.1	12.00		11.34	<b>b23.07x1</b>	10.21	4.14	0.50	<sup>21.0</sup> ACATITA
881	880.2	12.20		11.54	b23.24	10.34	<b>4.27x3</b>	0.50	<sup>17.1</sup> PALOS BLANCOS
889	888.6	12.32		12.05	b23.31	10.41	4.33	0.50	<sup>8.4</sup> TECHA
907	906.1	12.54		12.23	p23.47	10.54	4.47	0.50	OT <sup>17.5</sup> RETES RS
915	914.6	13.04		12.38	p23.54	11.01	4.53	0.50	OT <sup>8.5</sup> CAIMANERO CN
926	925.1	13.16		12.53	b 0.03	11.10	5.03	0.50	<sup>10.5</sup> VITARUTO
937	936.2	13.28		13.06	b 0.11	11.19	5.11	0.50	<sup>11.1</sup> ROSALES
941	940.3	13.35		13.13	b 0.15	11.23	5.14	0.25	<sup>4.1</sup> COLORADA
956	955.6	<sup>13.50</sup> <sup>14.25</sup>	6.00	13.35	p <sup>0.30</sup> <sup>0.55</sup>	<sup>11.38</sup> <sup>12.00</sup>	p <sup>5.26</sup> <sup>5.31</sup>	0.40	OT-R <sup>15.3</sup> <b>CULIACAN</b> KN
976	975.3	14.47	6.25		b 1.13	<b>12.16x47</b>	5.46	0.50	<sup>19.7</sup> SAN RAFAEL
983	982.2	14.56	7.15		p 1.25	12.22	5.51	0.40	OT <sup>6.9</sup> COSTA RICA CR
992	992.0	<b>15.21x11</b>	7.30		b 1.35	12.31	5.58	0.50	<sup>9.8</sup> ALHUATE
1008	1007.2	15.43	8.05		<b>p 1.50x3</b>	12.42	6.09	0.50	OT <sup>15.2</sup> QUILA QA
1015	1014.8	15.55	8.17		b 1.59	12.49	6.14	0.50	<sup>7.6</sup> OSO
1025	1024.8	16.08	8.34		b 2.09	12.58	6.21	0.00	<sup>10.0</sup> OBISPO
1039	1039.0	16.28	8.54		p 2.25	13.09	6.31	0.40	OT <sup>14.2</sup> ABUYA AB
1055	1054.7	16.45	9.14		b 2.39	13.24	6.42	0.50	<sup>15.7</sup> TANQUES
1076	1075.6	<b>17.25x51</b>	9.50		p 3.00	13.42	p6.58	0.50	OT <sup>20.9</sup> LACRUZ J
1091	1090.2	17.45	10.06		b 3.13	<b>14.06x11</b>	7.09	0.43	<sup>14.6</sup> OLAJE
1104	1103.2	17.59	10.31		p 3.27	14.20	p7.19	0.50	OT <sup>13.0</sup> DIMAS DA
1121	1120.7	18.16	10.51		b 3.44	14.36	<b>7.32x47</b>	0.50	<sup>17.5</sup> POZOLE
1139	1138.3	18.33	11.35		p 4.02	14.52	7.45	0.50	OT <sup>17.6</sup> MARMOL A
1159	1158.4	<b>19.02x1</b>	12.00		b 4.20	15.10	8.01	0.50	<sup>20.1</sup> REDO
1175	1174.2	19.25	12.25		4.35	15.25	8.15	0.50	OT-R <sup>15.8</sup> <b>MAZATLAN</b> DS-MZ
		LLEGA DIARIO	LLEGA MAR JUE Y SAB	LLEGA MAR JUE Y SAB	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO		(432.7 Kms.)
		52	48	42	4	12	2		TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K.P.H.
		10 25 41 54	6 25 34 07	7 35 28 23	7 50 55 24	6 55 62 56	5 45 75 25		

**Dirección Superior RUMBO AL NORTE** Las **INSTRUCCIONES ESPECIALES** de este  
**EXCEPCIONES:** Núm. 2 es SUPERIOR a Núms. 1, 3 y 11. Distrito en la Pag. Núm. 18  
 Núm. 4 es SUPERIOR a Núm. 11. EL PERFIL de este Distrito en la Pag. Núm. 11



## DISTRITO DE SUFRAGIO

HORARIO NUM. 11	RUMBO AL NORTE							CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	AGUA BOLETINES COMBUSTIBLE GANADO M. GIRATORIA RELOJ REGT. TELEFONO "Y"
	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO	PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE				
		11	1	3	41	47	51		
		PERECEDEROS	PASAJEROS	PASAJEROS	CARGA LOCAL	CARGA LOCAL	CARGA DIRECTO		
ESTACIONES	POR CIENTO	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO	LLEGA LUN. MIE. Y VIE.	LLEGA LUN. MIE. Y VIE.	LLEGA DIARIO	LADEROS	OTRAS
OT-R <sup>03</sup> <b>SUFRAGIO</b> IF	0.50	19.50	0.45	7.10	14.20		1.30	(PATIO)	ABCKMT
<sup>15.2</sup> EMP. FC. CH. ALP.		.....	.....	.....	.....		.....	{825}	
<sup>12.6</sup> <b>ALGODON</b>	0.50	19.38	0.33	b 6.56	14.00		1.05	104	T
OT <sup>16.2</sup> ZEFERINO PAREDES AS	0.50	19.29	0.23	p6.45x42	13.45		0.50	100	19 T
OT <sup>13.3</sup> NARANJO JO	0.50	19.17	0.10	p 6.28	13.20		0.31	100 PATIO 129	TY
<sup>2.7</sup> ZOPILOTE	0.35	18.58	24.00p51	b 6.13	11.55		0.20p1	101	T
OT <sup>4.4</sup> LEON FONSECA K	0.30	18.56	p23.57	p 6.10	11.45		23.35	( PATIO ) 91	T
<sup>14.3</sup> BAMOA BO	0.00	18.52	23.51	p 5.51	10.55x52		23.22	( PATIO ) (117 141)	AT
<sup>21.6</sup> CAPOMAS	0.40	18.38	23.41	b 5.36	10.22		23.05	66	T
OT <sup>21.0</sup> GUAMUCHIL GU	0.50	18.22	p23.23	p 5.15	10.02x12		22.42x4	117 PATIO 131	GT
<sup>17.1</sup> ACATITA	0.50	18.08	23.07x4	b 4.45	8.35		22.10	65	97 T
<sup>8.4</sup> PALOS BLANCOS	0.50	17.56	22.52	b 4.27x2	8.10		21.50	107	35 T
<sup>17.5</sup> TECHA	0.50	17.50	22.45	b 4.16	7.55		21.40	71	162 T
OT <sup>8.5</sup> RETES RS	0.50	17.38	22.30	p 4.01	7.26		21.22	105	25 T
OT <sup>10.5</sup> CAIMANERO CN	0.50	17.32	22.23	p 3.51	7.11		21.12	66	34 T
<sup>11.1</sup> VITARUTO	0.50	17.24	22.14	b 3.41	6.51		21.00	66	119 T
<sup>4.1</sup> ROSALES	0.50	17.16	22.04	b 3.30	6.31		20.48	105	52 T
<sup>15.3</sup> COLORADA	0.50	17.13	22.01	b 3.26	6.21		20.40	66	17 T
OT-R <sup>19.7</sup> CULIACAN KN	0.40	17.00 15.55	p 21.48 21.44	p 3.10 2.40	6.00	12.40	20.10 19.35	97 PATIO 775	ABCGKTY
<sup>6.9</sup> SAN RAFAEL	0.50	15.35	21.26	b 2.20		12.16x12	19.15	105	T
OT <sup>9.8</sup> COSTA RICA CR	0.50	15.28	21.20	p 2.14		11.35	19.08	68	35 T
<sup>15.2</sup> ALHUATE	0.50	15.21x52	21.13	b 2.03		11.10	18.57	101	63 T
OT <sup>7.6</sup> QUILA QA	0.50	15.10	21.02	p 1.50x4		10.25	18.42	65 PATIO 186	KTY
<sup>10.0</sup> OSO	0.50	15.04	20.56	b 1.40		9.43	18.32	66	72 T
<sup>14.2</sup> OBISPO	0.30	14.57	20.49	b 1.31		9.33	18.20	102	68 T
OT <sup>15.7</sup> ABUYA AB	0.40	14.47	20.37	p 1.18		9.20	18.00	106	27 T
<sup>20.9</sup> TANQUES	0.50	14.36	20.26	b 1.03		9.02	17.45	66	27 T
OT <sup>14.6</sup> LA CRUZ J	0.50	14.20	p20.10	p 0.43		8.40	17.25x52	107	70 T
<sup>13.0</sup> OLAJE	0.50	14.06x12	19.54	b 0.29		8.07	17.02	62	T
OT <sup>17.5</sup> DIMAS DA	0.50	13.56	p19.43	p 0.18		7.55	16.50	103	14 AGT
<sup>17.6</sup> POZOLE	0.50	13.43	19.30	b 0.05		7.32x2	16.27	106	T
OT <sup>20.1</sup> MARMOL A	0.50	13.30	19.17	p23.52		6.55	16.09	66	52 T
<sup>15.8</sup> REDO	0.50	13.15	19.02x52	b23.37		6.20	15.49	104	T
OT-R <sup>15.8</sup> MAZATLAN DS-MZ	0.50	13.00	18.50	23.25		6.00	15.30	1.055 PATIO	ABCGKY
(432.7 Kms.)		SALE DIARIO	SALE DIARIO	SALE DIARIO	SALE LUN. MIE. Y VIE.	SALE LUN. MIE. Y VIE.	SALE DIARIO		
		11	1	3	41	47	51		
TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K.P.H.		6.50 63.32	5.55 73.13	7.45 55.83	8.20 25.69	6.40 32.79	10.00 43.27		

**Dirección Superior RUMBO AL NORTE**  
**EXCEPCIONES:** Núm. 2 es SUPERIOR a Núms. 1, 3 y 11.  
 Núm. 4 es SUPERIOR a Núm. 11.

**Las Instrucciones Especiales de este Distrito**  
 en la Pag. Núm. 18  
 EL PERFIL de este Distrito en la Pag. Núm. 11



## DISTRITO DE MAZATLAN

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE LINEA DIVISORIA KILOMETROS	RUMBO AL SUR						PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	HORARIO NUM. 11  ESTACIONES				
		SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE		CARGA DIRECTO			CARGA LOCAL SALE MIER Y SABADO	CARGA DIRECTO	PASAJEROS SALE DIARIO	PASAJEROS SALE DIARIO
		52	42	54	2	4							
		CARGA DIRECTO	CARGA LOCAL	CARGA DIRECTO	PASAJEROS	PASAJEROS							
1175	1174.2	20.15	6.20	6.00	8.40	5.05		OT-R MAZATLAN DS-MZ					
1196	1195.6	20.40	6.50	6.30	8.57	p 5.23	0.50	OT <sup>21.4</sup> PRESIDIO PR					
1211	1210.1	20.55	7.05	6.45	9.07	b 5.36	0.50	<sup>14.5</sup> LABRADOS					
1225	1224.2	<b>21.16x53</b>	7.20	7.00	9.17	b 5.47	0.50	<sup>14.1</sup> MATADERO					
1239	1238.6	<b>21.52x3</b>	7.55	7.20	9.27	p 6.00	0.50	OT <sup>14.4</sup> ROSARIO RX					
1249	1249.0	22.10	8.10	7.40	9.35	b 6.08	0.50	<sup>10.4</sup> ASTENGO					
1262	1261.2	22.25	8.40	8.00	9.45	p 6.20	0.50	OT <sup>12.2</sup> ESCUINAPA CU					
1281	1280.6	22.45	9.00	8.20	9.59	b 6.36	0.50	<sup>19.4</sup> GACHO					
1295	1294.4	23.00	9.15	8.33	10.10	b 6.47	0.50	<sup>13.8</sup> PALMAR					
1307	1306.7	23.15	9.30	8.45	10.19	b 6.56	0.50	<sup>12.3</sup> COPALES					
1314	1313.9	23.23	9.40	8.52	10.24	b 7.02	0.50	<sup>7.2</sup> CONCHA					
1325	1324.5	23.38	<b>9.52x51</b> <b>10.55 P2</b>	9.23	<b>p10.35 P42</b> <b>x51</b>	p 7.18	0.50	OT <sup>10.6</sup> ACAPONETA PN					
1342	1341.3	23.58	11.13	9.40	10.47	b 7.32	0.50	<sup>16.8</sup> MOTAJE					
1355	1354.3	0.18	11.28	<b>10.01x51</b>	<b>10.56x41</b>	b 7.43	0.50	<sup>13.0</sup> BONITA					
1372	1371.9	0.38	11.53	<b>10.30x41</b>	11.08	p 8.00	0.50	OT <sup>17.6</sup> MORADA MX					
1392	1391.9	1.03	12.53	10.55	p11.25	p 8.22	0.50	OT <sup>20.0</sup> RUIZ RU					
1408	1407.2	1.23	13.08	11.15	11.37	b 8.35	0.50	<sup>15.3</sup> YAGO					
1413	1412.1	1.29	13.35	11.21	11.42	<b>p 8.43x51</b>	0.50	OT <sup>4.9</sup> NANCHI NC					
1427	1426.2	1.46	14.00	11.36	11.56	<b>b 8.57x41</b>	0.50	<sup>14.1</sup> PANI					
1438	1437.7	2.26	14.25	<b>12.43p2</b>	<b>12.14p54</b>	p 9.14	0.50	OT-R <sup>11.5</sup> ROSETA RA					
1444	1444.0	2.41	<b>14.50x1</b>	12.58	12.24	b 9.24	2.40	<sup>6.3</sup> CORTE					
1455	1454.7	3.06	15.12	13.23	12.40	p 9.39	2.40	OT <sup>10.7</sup> MANGO MG					
1460	1460.4	3.17	15.23	13.34	12.48	9.47	2.40	<sup>5.3</sup> IGNACIO BORREGO					
1469	1468.9	3.36	<b>15.45x53</b>	<b>14.14x1</b>	13.01	p10.00	2.40	OT <sup>8.1</sup> AGUIRRE AG					
1478	1477.8	3.56	16.05	14.35	13.17	b10.12	2.40	<sup>8.9</sup> MORA					
1491	1490.7	4.10	16.25	14.50	13.30	10.25	1.50	OT-R <sup>12.9</sup> TEPIC FA					
		LLEGA DIARIO	LLEGA MIER Y SABADO	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO		(316.5 KMS.)  TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K. P. H.					
		<b>52</b>	<b>42</b>	<b>54</b>	<b>2</b>	<b>4</b>							
		7.55 39.98	10.05 31.39	8.50 35.83	4.50 65.48	5.20 59.34							

**Dirección Superior RUMBO AL NORTE**  
Excepción Núm. 2 es superior a Núms. 1 y 3

**Las INSTRUCCIONES ESPECIALES de este Distrito**  
en la pág. Núm. 19

EL PERFIL de este Distrito en la Pág. Núm. 11



## DISTRITO DE MAZATLAN

HORARIO NUM. 11	RUMBO AL NORTE						CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		AGUA BOLETINES COMBUS TIBLE GANADO M GIRATORIA RELOJ. REGT. TELEFONO "Y"
	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE					
		1	3	51	41	53	LADEROS	OTRAS	
ESTACIONES	POR CIENTO	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO	LLEGA LUNES Y VIERNES	LLEGA DIARIO			
OT-R MAZATLAN DS-MZ		18.30	22.55	13.35	16.20	22.10	PATIO 1,055		ABCGKY
OT 21.4 PRESIDIO PR	0.50	18.15	p22.30	13.11	16.00	21.46	66	23	T
14.5 LABRADOS	0.50	18.05	b22.16	12.56	15.37	21.31	66	EN2	T
14.1 MATADERO	0.50	17.55	b22.04	12.41	15.25	21.16x52	66	EN5	T
OT 14.4 ROSARIO RX	0.50	17.45	p21.52x52	12.24	15.10	21.01	107	13	T
10.4 ASTENGO	0.50	17.37	b21.42	12.10	14.30	20.49	120	EN4	T
OT 12.2 ESCUINAPA CU	0.50	17.28	p21.32	11.52	14.15	20.34	64	29	GT
19.4 GACHO	0.50	17.14	b21.10	11.27	13.30	20.14	105	ES4	T
13.8 PALMAR	0.50	17.04	b20.59	11.12	13.15	20.00	119	ES4	T
12.3 COPALES	0.50	16.55	b20.47	11.00	13.00	19.48	66		T
7.2 CONCHA	0.50	16.50	b20.40	10.52	12.50	19.41	105	EN9	T
OT 10.6 ACAPONETA PN	0.50	p16.42	p20.30	10.35 <sup>x42</sup> <sub>x2</sub>	12.35	19.29	PATIO 123 70		GT
16.8 MOTAJE	0.50	16.24	b20.07	10.13	11.09	19.04	99		T
13.0 BONITA	0.50	16.15	b19.56	10.01x54	10.56x2	18.52	117	EN2	T
OT 17.6 MORADA MX	0.50	16.02	p19.41	9.35	10.30x54	18.26	111	26	GT
OT 20.0 RUIZ RU	0.50	p15.47	p19.24	9.15	10.07	18.06	70	116	GT
15.3 YAGO	0.50	15.34	b19.08	8.53	9.27	17.44	66	10	T
OT 4.9 NANCHI NC	0.50	15.29	p19.01	8.43x4	9.17	17.35	107	97	T
14.1 PANI	0.50	15.16	b18.47	8.15	8.57x4	17.15	66	64	T
OT-R 11.5 ROSETA RA	0.50	15.00	p18.30	7.50	8.20	16.50	54	PATIO 94	AMKT
6.3 CORTE	0.00	14.50x42	b18.18	7.35	8.05	16.35	71	ES12	T
OT 10.7 MANGO MG	0.00	14.34	p18.01	7.15	7.45	16.15	77	ES10	T
5.3 IGNACIO BORREGO	0.00	14.25	17.50	7.01	7.31	16.01	33		T
OT 8.1 AGUIRRE AG	0.00	14.14x54	p17.39	6.45	7.15	15.45x42	107	99	T
8.9 MORA	0.00	14.01	b17.27	6.25	6.45	15.25	70		T
OT-R 12.9 TEPIC FA	0.50	13.50	17.15	6.00	6.20	15.00	PATIO 683		ABCKY
(316.5 KMS.)		SALE DIARIO	SALE DIARIO	SALE DIARIO	SALE LUNES Y VIERNES	SALE DIARIO			
		1	3	51	41	53			
TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K.P.H.		4 40 67 82	5 40 55 85	7 35 41 74	10 00 31 65	7 10 44 16			

Dirección Superior RUMBO AL NORTE  
Excepción Núm. 2 es superior a Núms. 1 y 3

Las INSTRUCCIONES ESPECIALES de este Distrito  
en la pág. Núm. 19

EL PERFIL de este Distrito en la Pág. Núm. 11



## DISTRITO DE TEPIC

### RUMBO AL SUR

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE LINEA DIVISORIA KILOMETROS	SEGUNDA CLASE						PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	HORARIO NUM. 11 ESTACIONES				
		54		30		52		42						2	4
		CARGA DIRECTO		MIXTO		CARGA DIRECTO		CARGA LOCAL						PASAJEROS	PASAJEROS
		SALE DIARIO		SALE MAR. JUE. SAB.		SALE DIARIO		SALE MIER. Y SAB.						SALE DIARIO	SALE DIARIO
1491	1490.7	18.00				7.30	7.00	13.45	10.55	0.80	OT-R	<sup>98</sup> TEPIC	FA		
1501	1500.5	18.15				7.43	7.15	13.53	b11.04				<sup>98</sup> PANTANAL		
1507	1506.3	18.22				7.50	7.22	13.58	b11.10	0.43		<sup>58</sup> COSTILLA			
1524	1524.0	18.46				8.14	7.50	14.19	p11.33	1.00	OT	<sup>177</sup> COMPOSTELA	CA		
1534	1533.4	18.56				8.24	8.00	14.28	b11.42x53	1.00		<sup>94</sup> BORBOLLON			
1547	1547.0	19.19				8.45	8.24	14.43x41	b11.58	1.00		<sup>136</sup> CERRO PELON			
1560	1559.5	19.40				9.05	8.39	14.57	b12.19x1	0.00		<sup>125</sup> CONDE			
1574	1573.2	19.59				9.24	8.56	15.12x3	p12.36	1.00	OT	<sup>137</sup> VALLEVERDE	YD		
1584	1583.2	20.19				9.42	9.16	15.23	b12.48x41	1.50		<sup>100</sup> MARQUESADO			
1596	1595.5	20.40				10.04x53	9.35	15.36	p13.03	1.50	OT	<sup>123</sup> AHUACATLAN	AU		
1607	1606.3	20.51				10.16	9.54x53	15.46	p13.16	0.90	OT	<sup>108</sup> IXTLAN	X		
1619	1618.5	21.15				11.20x41x1	10.18	15.57	b13.34	1.50		<sup>122</sup> GRACIA			
1628	1628.0	21.39				11.41	11.08x1	16.11	p13.50x3	1.50	OT	<sup>95</sup> BARRANCAS	BR		
1646	1645.5	22.09				12.11	11.38	16.37	b14.18	1.25		<sup>175</sup> AGUA FRIA			
1658	1657.5	22.29				12.33	11.57	16.53	p14.35	1.00	OT	<sup>120</sup> LA QUEMADA	WD		
1666	1665.9	22.38				13.01x3	12.10	17.00	b14.45	0.10		<sup>84</sup> MAGDALENA			
1679	1678.5	23.03x51				13.18	12.47x3	17.15	b15.01	1.25		<sup>126</sup> CUERVO			
1693	1692.9	23.30				13.40	13.15	17.32	p15.19	0.00	OT	<sup>144</sup> TEQUILA	Q		
1706	1705.2	23.44				13.54	13.30	17.44	b15.32	1.00		<sup>123</sup> AMATITAN			
1721	1720.1	0.10				14.19	13.48	18.00	b15.48	1.27		<sup>149</sup> ARENAL			
1729	1728.5	0.23	16.44	14.32	14.00	18.09	18.09	p16.00	1.50	OT-R	<sup>84</sup> EMP. ORENDAIN	RY			
1743	1742.3	0.53	17.14	15.02	14.25	18.29	18.29	b16.21	2.00		<sup>138</sup> LA VENTA				
1756	1755.5	1.13	17.29	15.22	14.50	18.40	18.40	16.32	1.75		<sup>132</sup> JOCOTAN				
1762	1762.0	1.25	17.40	15.35	15.10	18.50	18.50	16.42	0.00	OT-R	<sup>65</sup> Guadalajara FCP.	GY			
1-260	1764.5		17.50			19.00	19.00	16.55	0.00	OT-R	<sup>25</sup> Guadalajara N de M. G				
		LLEGA DIARIO	LLEGA MAR. JUE. SAB.	LLEGA DIARIO	LLEGA MIER. Y SAB.	LLEGA DIARIO	LLEGA DIARIO			(273.8 KMS.) TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K.P.H.					
		54	30	52	42	2	4								
		7.25 36.58	1.06 32.73	8.05 33.56	8.10 33.22	5.15 52.15	6.00 45.63								

DEL DISTRITO DE AMECA

**Dirección Superior RUMBO AL NORTE**  
EXCEPCION: Núm. 2 es SUPERIOR a Núms. 1 y 3

**Las INSTRUCCIONES ESPECIALES en la Pag. Núm. 20**  
EL PERFIL de este Distrito en la Pag. Núm. 12



## DISTRITO DE TEPIC

HORARIO NUM. 11		RUMBO AL NORTE						CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		AGUA BOLETINES COMBUSTIBLE GANADO RELOJ REGT. TELEFONO "Y"		
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE							
			1	3	53	41	27					51
ESTACIONES		POR CIENTO	PASAJEROS	PASAJEROS	CARGA DIRECTO	CARGA LOCAL	MIXTO	CARGA DIRECTO	LADEROS	OTRAS		
OT-R	<sup>98</sup> TEPIC	FA	0.85	13.35	16.45	12.40	16.00		3.35	PATIO 683	ABCKY	
	<sup>98</sup> PANTANAL			13.25	b16.35	12.27	15.46		3.22	47 17	T	
	<sup>58</sup> COSTILLA		0.00	13.20	b16.30	12.20	15.39		3.15	77 25	T	
OT	<sup>17.7</sup> COMPOSTELA	CA	1.00	12.59	p16.10	11.55	15.15		2.51	63 46	GT	
	<sup>9.4</sup> BORBOLLON		1.00	12.49	b15.58	11.42x4	15.03		2.38	70 3EN	T	
	<sup>13.6</sup> CERRO PELON		0.86	12.34	b15.42	11.18	14.43x2		2.19	32 12	T	
	<sup>12.5</sup> CONDE		1.00	12.19x4	b15.26	11.00	14.20		2.00	71 17EN	GT	
OT	<sup>13.7</sup> VALLE VERDE	YD	1.00	12.05	p15.12x2	10.36	14.01		1.36	74 26	GT	
	<sup>10.0</sup> MARQUESADO		0.00	11.54	b14.42	10.21	12.48x4		1.22	85	T	
OT	<sup>12.3</sup> AHUACATLAN	AU	0.20	11.43	p14.29	10.04x52	12.08		1.05	80 14	T	
OT	<sup>10.8</sup> IXTLAN	X	0.20	11.31p41	p14.17	9.54x42	11.51 P1		0.54	79 23	T	
	<sup>12.2</sup> GRACIA		0.00	11.20x52	b14.03	9.40	10.54x52		0.40	75 4ES	T	
OT	<sup>9.5</sup> BARRANCAS	BR	0.20	11.08x42	p13.50x4	9.20	10.39		0.20	PATIO 74 10	T	
	<sup>17.5</sup> AGUA FRIA		0.10	10.43	b13.25	8.48	10.09		23.48	27 6	T	
OT	<sup>12.0</sup> LA QUEMADA	WD	1.00	10.28	p13.09	8.28	9.49		23.28	76 5	T	
	<sup>8.4</sup> MAGDALENA		1.00	10.22	b13.01x52	8.19	9.39		23.19	75 7	T	
	<sup>12.6</sup> CUERVO		1.00	10.09	b12.47x42	8.03	9.23		23.03x54	84	T	
OT	<sup>14.4</sup> TEQUILA	Q	1.00	9.52	p12.29	7.40	9.00		22.40	49 31	T	
	<sup>12.3</sup> AMATITAN		0.85	9.39	b12.16	7.22	8.30		22.22	83 12EN	T	
	<sup>14.9</sup> ARENAL		1.00	9.25	b11.59	7.05	8.12		22.05	76 17	T	
OT-R	<sup>8.4</sup> EMP. ORENDAIN	RY	0.00	9.16	p11.50	6.54	8.00	10.20	21.54	PATIO 103 21	AT	
	<sup>13.8</sup> LA VENTA		0.63	8.57	b11.30	6.30	7.30	9.53	21.30	76 15EN	T	
	<sup>13.2</sup> JOCOTAN		1.83	8.47	b11.18	6.15	7.15	9.38	21.15	77	T	
OT-R	<sup>6.5</sup> Guadalajara FCP.	GY	1.36	8.37	11.07	6.00	7.00	9.25	21.00	PATIO 1,573	ABCKY	
OT-R	<sup>2.5</sup> Guadalajara N de M.	G	1.41	8.30	11.00			9.10			K	
(273.8 KMS.)				SALE DIARIO	SALE DIARIO	SALE DIARIO	SALE LUN. Y VIE.	SALE MAR JUE. SAB.	SALE DIARIO			
				1	3	53	41	27	51			
TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K.P.H.				5 05 53 86	5 45 47 62	6 40 40 69	9 00 30 14	1 10 30 86	6 35 41 21			

AL DISTRITO DE AMECA

**Dirección Superior RUMBO AL NORTE**  
EXCEPCION: Núm. 2 es SUPERIOR a Núms. 1 y 3

**Las INSTRUCCIONES ESPECIALES en la Pag. Núm. 20**  
EL PERFIL de este Distrito en la Pag. Núm. 12



## DISTRITO DE AMECA

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMPALME ORENDAIN KILOMETROS	RUMBO AL SUR		HORARIO NUM. 11	RUMBO AL NORTE		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS. LADEROS OTRAS	AGUA GANADO TELEFONO	
		SEGUNDA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO		SEGUNDA CLASE				
		30			27	29			
		MIXTO			MIXTO	MIXTO			
SALE MAR. JUEV. Y SAB.	POR CIENTO	ESTACIONES	POR CIENTO	LLEGA MAR. JUEV. Y SAB.	LLEGA MAR. JUE Y SAB.				
L-52	51.9	14.50	1.50	OT-R AMECA AM	0.50	AL DISTRITO	14.20	PATIO 113	TGY
L-43	42.4	b 15.02		95 MATUTE		DE ETZATLAN	b 14.08	No hay	
L-32	31.7	p 15.18	1.25	R 107 LA VEGA	1.50	11.35	13.55	PATIO 16   31	TY
L32-A	31.6	.....	1.25	01 EMP. DIST. ETZATLAN	0.00	.....	.....	.....	.....
L-23	22.5	b 15.28	1.25	91 CUICILLOS	0.00	b 11.24	DEL DISTRITO DE ETZATLAN	No hay	
L-16	15.4	b 15.37	0.60	71 REFUGIO	0.00	b 11.15		No hay	
L-14	14.0	p 16.05	1.50	14 TALA OT RF	0.00	p 11.10		10	
L-3	3.0	b 16.25	1.50	110 ORENDAIN	0.00	b 10.35		27	
1729	0.0	16.35	1.50	30 OT-R EMP. ORENDAIN RY	0.00	10.30	PATIO 103   21	AT	
		LLEGA MAR JUEV. Y SAB.	(51.9 KMS.)		SALE MAR JUEV. Y SAB.		SALE MAR JUEV. Y SAB.		
		30			27		29		
		1.45	TIEMPO EN EL DISTRITO		1.05		0.25		
		29.66	PROMEDIO EN KPH.		29.26		48.48		

**Dirección Superior RUMBO AL NORTE**

EL PERFIL de este distrito en la pag. 12

### INSTRUCCIONES ESPECIALES DEL DISTRITO DE AMECA

**1).- VELOCIDAD MAXIMA:**

Trenes de Pasajeros, Mixtos y de Carga: 75 K.P.H.

- 2).- La vía Principal del Distrito de Ameca, entronca con el ladero de Emp. Orendain, en el Distrito de Tepic, en el Km. 1728.3 La posición normal del cambio es, alineado hacia el Ladero.
- 3).- En Emp. Orendain, los trenes procedentes de, o para el Distrito de Ameca, usarán el ladero para entrar a, o salir del Distrito de Ameca.
- 4).- No deben efectuarse encuentros o libramientos en Tala.
- 5).- Cuando no haya Telegrafista en servicio en Ameca, Núm. 30 queda autorizado para asumir su Itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 82-A).
- 6).- El equipo del tren que llegue a la Vega como Núm. 28 procedente del Distrito de Etzatlán, queda autorizado de conformidad con la Regla 82-B para asumir el Itinerario de Núm. 29 en el Distrito de Ameca.
- 7).- La Vega es Estación de Registro con servicio selectivo para comunicación con el Despachador de Trenes y tanto la caseta del teléfono como el buzón para el libro de Registro se localizan en el Km. L-31.7
- 8).- La vía principal del Distrito de Etzatlán entronca con la vía principal del Distrito de Ameca, en el Km. L-31.6.
- 9).- Los trenes del distrito de Etzatlán, están autorizados para usar bajo protección de Abanderado, la vía principal del Distrito de Ameca.
- 10).- ESTACIONES PARA REDUCIR Y COMPLETAR TONELAJE:
  - a) La Vega.

**11).- TRAMOS DE VIA EN LOS QUE LA VELOCIDAD DE LOS TRENES ESTA RESTRINGIDA CON SEÑALES FIJAS:**

		Velocidad::		Longitud del tramo restringido
Del Km.	Al Km.	K.P.H.	Kms.	Mts.
L-0.000	L-1.100	65	1	100
L-1.100	L-3.300	45	2	200
L-3.300	L-7.400	65	4	100
L-7.400	L-13.500	45	6	100
L-27.200	L-32.700	45	5	500
L-38.300	L-43.000	65	4	700

**12).- LOCALIZACION DE SEÑALES DE "LIMITE DE PATIO":**

- EMP. ORENDAIN:** Al Norte en Km. L-1.000  
 Al Norte sobre el Distrito de Tepic en Km. 1725.90  
 Al Sur sobre el Distrito de Tepic en el Km. 1731.08
- LA VEGA:** Al Norte sobre el Distrito de Ameca en el Km. L-32.750  
 Al Sur sobre el Distrito de Ameca en el Km. L-29.375  
 Al Norte sobre el Distrito de Etzatlán en el Km. S-1.043
- AMECA:** Al Sur en el Km. L-50.406

**13).- CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Ys" GRIEGAS EN UNIDADES DE 18 METROS:**

- a) La Vega: Se extiende al Distrito de Etzatlán
- b) Ameca: 9 unidades.

14).- La vía principal del Distrito de Ameca, termina en el Km. L52.245.

**15).- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR:**

Del Km. L-52.245, principia la vía particular del Ingenio de San Francisco con una longitud de 1850 metros y capacidad para 102 unidades de 18 metros.



**DISTRITO DE ETZATLAN**

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE LA VEGA KILOMETROS	RUMBO AL SUR		HORARIO NUM. 11	RUMBO AL NORTE		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	GANADO TELEFONO
		SEGUNDA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO		SEGUNDA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO		
		28			27			
		MIXTO			MIXTO			
SALE MAR. JUE. Y SAB.	POR CIENTO	ESTACIONES:	POR CIENTO	LLEGA MAR. JUE. Y SAB.	LA DE ROS	OTRAS		
S - 34	33.6	13.00	1.50	OT-R ETZATLAN ZN	1.45	12.45	PATIO 20	T
S - 23	23.0	b13.12		10.6 LA CALABAZA		b12.30	16	
S - 19	18.4	p13.20	0.00	OT AHUALULCO RG	1.45	p12.25	50	T
S - 13	12.6	b13.28	0.00	5.8 PORTES GIL	1.30	b12.10	9	
S - 10	9.5	b13.33	0.77	3.1 CARMEN	1.30	b12.04	No hay	
S - 8	7.2	b13.37	0.00	2.3 AMARILLO	1.30	b12.00	No hay	
. .	0.1	. . . . .	0.00	7.1 EMP. DIST. ETZATLAN	1.30	. . . . .	. . . . .	. . . . .
L - 32	0.0	13.45	0.00	R 0.1 LA VEGA	1.30	11.50	PATIO 16 31	TY
		LLEGA MAR JUE Y SAB.		(33.6 KMS.)		SALE MAR JUE Y SAB.		
		28		TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K.P.H.		27		
		0.45				0.55		
		44.80				36.65		

**Dirección Superior RUMBO AL NORTE**

EL PERFIL de este Distrito en la Pag. 12

**INSTRUCCIONES ESPECIALES DEL DISTRITO DE ETZATLAN**

- | <p>1).- VELOCIDAD MAXIMA:<br/>Trenes de Pasajeros, Mixtos y de Carga: 75 K.P.H.</p> <p>2).- La vía principal del Distrito de Etzatlán, entronca en la vía Principal del Distrito de Ameca en el Km. L-31.6.</p> <p>3).- Los trenes del Distrito de Etzatlán, quedan autorizados para usar bajo protección de Abanderado, la vía Principal del Distrito de Ameca.</p> <p>4).- El equipo del tren que llegue a La Vega como Núm. 27 procedente del Distrito de Ameca, queda autorizado de conformidad con la Regla 82-B, para asumir el Itinerario de Núm. 27 en el Distrito de Etzatlán.</p> <p>5).- Cuando no haya Telegrafista en servicio en Etzatlán, Núm. 28 queda autorizado para asumir su Itinerario, sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 82-A).</p> <p>6).- La Vega es Estación de Registro, con servicio de teléfono selectivo para comunicación con el Despachador de Trenes. Tanto la caseta del teléfono, como el buzón para el libro de Registro, se localizan en el Km. L-31.7.</p> | <p>7).- TRAMOS DE VIA EN LOS QUE LA VELOCIDAD DE LOS TRENES ESTA RESTRINGIDA POR SEÑALES FIJAS:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Del Km.</th> <th>Al Km.</th> <th>Velocidad K. P. H.</th> <th>Longitud del tramo restringido Kms. Mts.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S- 0.000</td> <td>S- 1.100</td> <td>45</td> <td>1 100</td> </tr> <tr> <td>S- 22.000</td> <td>S- 25.900</td> <td>45</td> <td>3 900</td> </tr> <tr> <td>S- 25.900</td> <td>S- 30.000</td> <td>65</td> <td>4 100</td> </tr> </tbody> </table> <p>8).- LOCALIZACION DE SEÑAL FIJA DE "LIMITES DEL PATIO"<br/>LA VEGA: Al Norte sobre el Distrito de Ameca en el Km. L-32.750<br/>Al Sur sobre el Distrito de Ameca en el Km. L-29.375<br/>ETZATLAN: Al Norte sobre el Distrito de Etzatlán en el Km. S-1.043<br/>Al Sur en el Km. S-32.500</p> <p>9).- La vía principal del Distrito de Etzatlán termina en el Km. S-34.434</p> <p>10).- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR:<br/>Del Km. S-34.434, principia la vía particular de Mezquital del Oro, con capacidad para 33 unidades.</p> | Del Km.            | Al Km.                                   | Velocidad K. P. H. | Longitud del tramo restringido Kms. Mts. | S- 0.000 | S- 1.100 | 45 | 1 100 | S- 22.000 | S- 25.900 | 45 | 3 900 | S- 25.900 | S- 30.000 | 65 | 4 100 |
|---|---|--------------------|--|--------------------|--|----------|----------|----|-------|-----------|-----------|----|-------|-----------|-----------|----|-------|
| Del Km.   | Al Km.  | Velocidad K. P. H. | Longitud del tramo restringido Kms. Mts. |                    |  |          |          |    |       |           |           |    |       |           |           |    |       |
| S- 0.000  | S- 1.100  | 45                 | 1 100                                    |                    |  |          |          |    |       |           |           |    |       |           |           |    |       |
| S- 22.000   | S- 25.900   | 45                 | 3 900                                    |                    |  |          |          |    |       |           |           |    |       |           |           |    |       |
| S- 25.900   | S- 30.000   | 65                 | 4 100                                    |                    |  |          |          |    |       |           |           |    |       |           |           |    |       |



El patio de Naranjo se extiende hasta Guasave, con las características siguientes:

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE NARANJO KILOMETROS	RUMBO AL SUR		PATIO DE NARANJO		RUMBO AL NORTE		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS		AGUA BASCULA COMBUSTIBLE RELOJ REGT "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	ESTACIONES	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	ESTACIONES	LADEROS	OTRAS			
								POR CIENTO	POR CIENTO	
786	0.0	0.96	OT NARANJO 25.9	0.97	JO	100	129	54	34	"Y"
GV 30	25.9		GUASAVE							

El patio de Culiacán se extiende hasta Navolato, con las siguientes características:

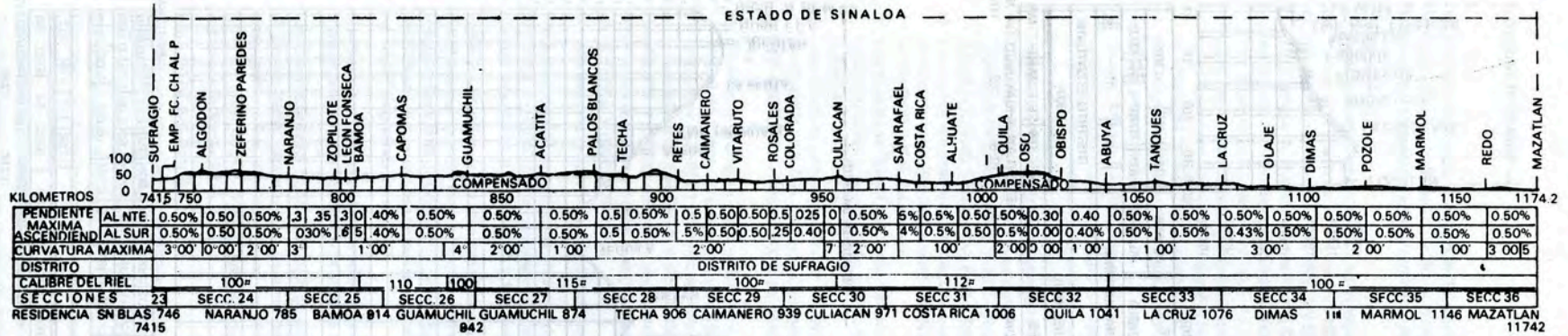
NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE CULIACAN KILOMETROS	RUMBO AL SUR		PATIO DE CULIACAN		RUMBO AL NORTE		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS		AGUA BOLETINES COMBUSTIBLE GANADO RELOJ REGLA-MENTARIO TELEFONO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	ESTACIONES	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	ESTACIONES	LADERO	OTRAS			
								POR CIENTO	POR CIENTO	
956	0.0	0.20	OT-R CULIACAN	0.20	KN	1024	124	ABC	GKTY	T
F-32	32.0		32.0 NAVOLATO							

El patio de Quila se extiende hasta El Dorado, con las características siguientes:

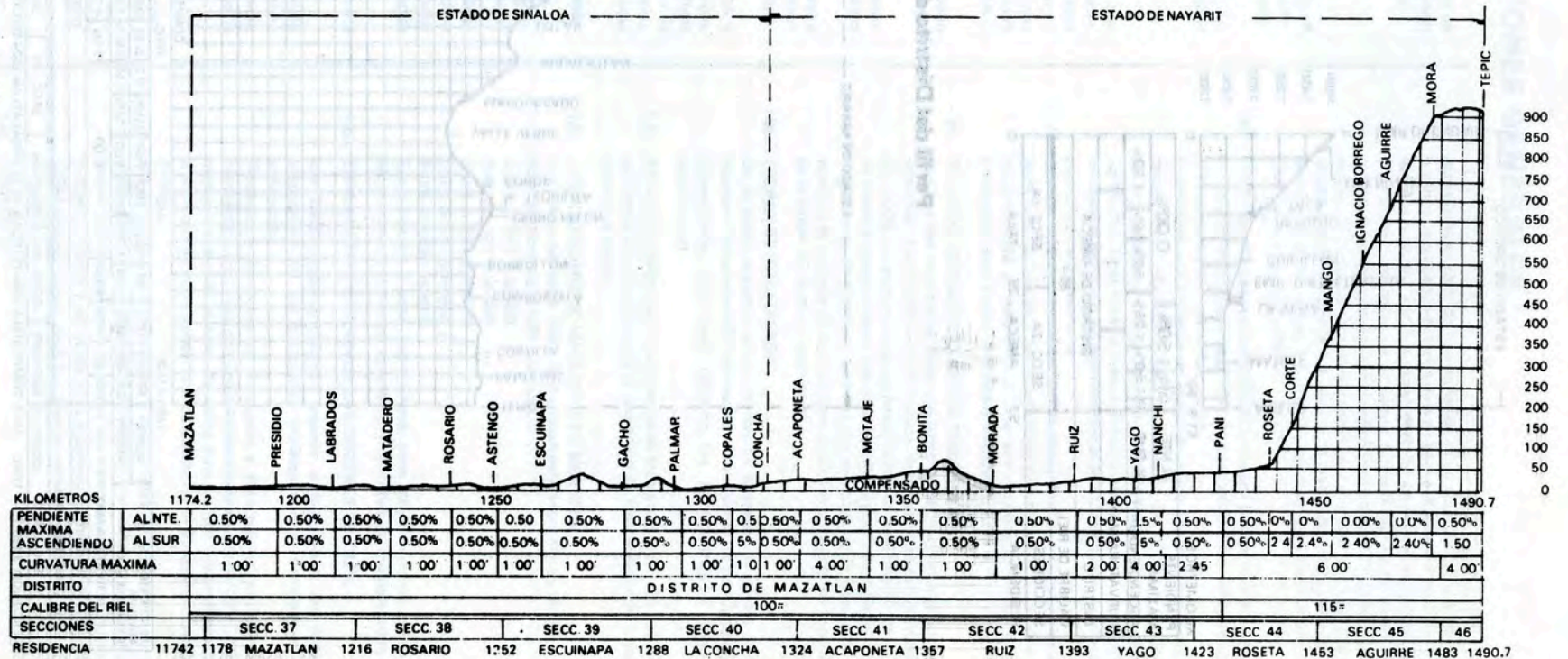
NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE QUILA KILOMETROS	RUMBO AL SUR		PATIO DE QUILA		RUMBO AL NORTE		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS		GANADO RELOJ REGLAMEN-TARIO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCEN-DIENDO	ESTACIONES	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	ESTACIONES	LADERO	OTRAS			
								POR CIENTO	POR CIENTO	
1008	0.0	0.50	OT R QUILA	1.00	QA	65	186	GKTY	TY	
E-23	22.1		22.1 ELDORADO		ED					
			(22.1 KMS.)							



### Perfil del Distrito de Sufragio

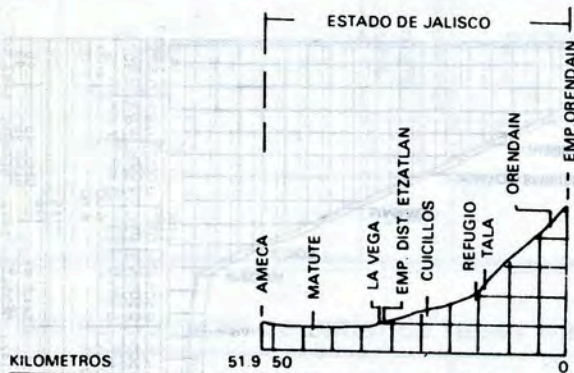


### Perfil del Distrito de Mazatlán

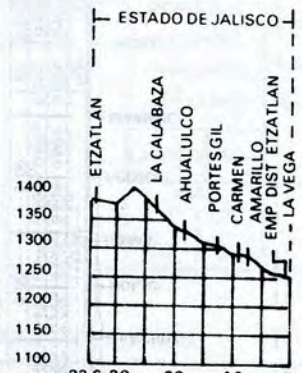




## Perfiles de los Distritos de Ameca y Etzatlán

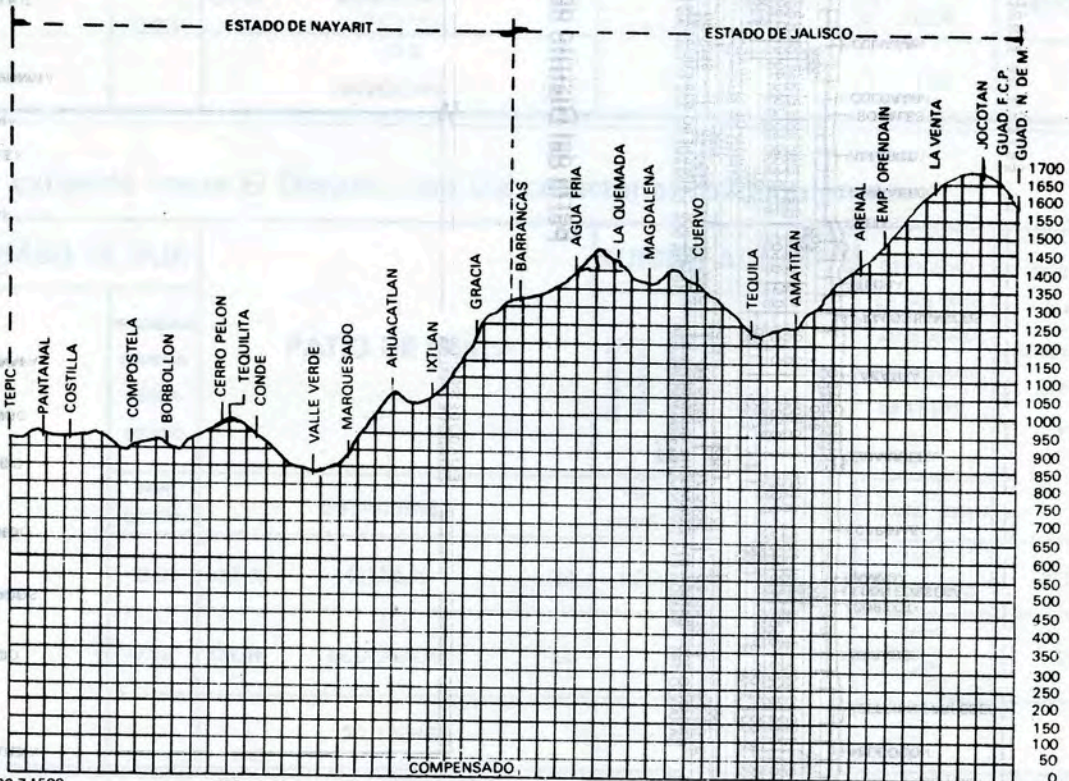


KILOMETROS		51.9	50	0		
PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	AL NTE	5	0	1.50%	0.00%	
	AL SUR	0	1.50%	1.25%	50%	.6%
CURVATURA MAXIMA		1	2	5		
DISTRITO		DISTRITO DE AMECA				
CALIBRE DE RIEL		80"				
SECCIONES		SECC. 2A		SECC. 1A		
RESIDENCIA		52	AMECA	29	TALA	0



KILOMETROS		33.6	30	20	10	0
PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	AL NTE	1.23%	1.45%	1.30%	0.00%	0.00%
	AL SUR	1.50%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
CURVATURA MAXIMA		1	6	1	5	
DISTRITO		DISTRITO ETZATLAN				
CALIBRE DEL RIEL		80"				
SECCIONES		SEC. 3M	SEC. 2M	SEC. 1M		
RESIDENCIAS		ETZATLAN	AHUALULCO	LA VEGA		
		12.5	12	10		

## Perfil del Distrito de Tepic



KILOMETROS		1490.7	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1764.5																			
PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	AL NTE	.85	0%	1.00%	1.00	0.86%	1.00	1.00	0.00%	0.2	0.20	0.0%	0.20	1%	1.00	1.0%	1.0	1.0	1.00%	0.85	1.00%	0.0	63%	53%	83%	79%		
	AL SUR	0.8	.43	1.00%	1.00	1.00%	0.00%	1.00	1.50%	1.50	0.90%	1.50	1.50	1.25%	1.00	0.00	1.25	0.0	0.00%	1.00	1.27%	1.50	2.00	1.75	0.00%			
CURVATURA MAXIMA		1'0"	03'	6'00"	5'00"	6'00"	3'00"	4'15"	6'00"	8'00"	6'00"	0'00"	2'30"	6'00"	4'00"	6'00"	6'00"	1'00"	2'00"									
DISTRITO		DISTRITO DE TEPEC																										
CALIBRE DEL RIEL		100																										
SECCIONES		SECC. 46	SECC. 47	SECC. 48	SECC. 49	SECC. 50	SECC. 51	SECC. 52	SECC. 53	SECC. 54	SECC. 55																	
RESIDENCIA		1490.7	TEPEC	1514	COMPOSTELA	1544	TETITLAN	1575	AHUACATLAN	1604	IXTLAN	1633	LA QUEMADA	1661	MAGDALENA	1689	TEQUILA	1718	LA VENTA	1748	GUAD.	1764.5						



## INSTRUCCIONES GENERALES

1).- EL REGLAMENTO DE TRANSPORTES del Ferrocarril Sud-Pacífico de México, en vigor desde el 1°. de Diciembre de 1951, es de observancia y aplicación obligatoria en el Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V.

2).- VELOCIDADES:

La velocidad máxima autorizada es la siguiente:

- a) Trenes de Pasajeros y Perecederos NOVENTA 90 K.P.H.
- b) Trenes Mixtos y de carga SETENTA Y CINCO 75 K.P.H., excepto en los Distritos de Nacozeni Agua Prieta, Cananea, Ameca y Etzatlán; en los cuales rigen las velocidades autorizadas en las Instrucciones Especiales de cada Distrito.  
Salvo en los tramos protegidos mediante señales de colocación fija o por órdenes de tren de precaución; los trenes podrán desarrollar la velocidad máxima autorizada en el Distrito.
- c) Las máquinas solas o con cabús, observarán la velocidad autorizada para trenes de carga.
- d) Trenes Mixtos y Rápidos de Carga ( PERECEDEROS ), manejando exclusivamente equipo con ruedas de acero y rodamiento a rodillos (baleros); podrán asumir la velocidad autorizada para trenes de Pasajeros, pero en este caso, y como excepción al tercer párrafo de la Regla 3 del Reglamento de Frenos, los Maquinistas aumentarán la presión en el tubo del freno hasta 90 libras. EN LOS TRAMOS RESTRINGIDOS POR SEÑALES FIJAS, CORRERAN A LA VELOCIDAD SEÑALADA PARA TRENES DE CARGA.
- e) Los trenes retrocediendo o máquinas empujando carros, no deben exceder la velocidad máxima de TREINTA 30 K.P.H. en tangentes y VEINTE 20 K.P.H. en curvas.
- f) Las máquinas Diesel tipo Patio-Camino, cuando se muevan retrocediendo solas o remolcando carros, observarán las velocidades máximas autorizadas.
- g) Los trenes no deben exceder de TREINTA 30 K.P.H. en tangentes y de QUINCE 15 K.P.H. en curvas, cuando manejen grúas martinete FCP-9030, 9031, 9033 y 9037, así como Palas de vapor o martinetes.
- h) Cuando se manejen otras grúas no excederán de CUARENTA Y CINCO 45 K.P.H. en tangentes y de TREINTA 30 K.P.H. en curvas, excepto grúas FCP-9001 y 9039 cuya velocidad en el Distrito de Tepic no se excederá de SESENTA Y CINCO 65 K.P.H. en tangentes y de CUARENTA Y CINCO 45 K.P.H. en curvas. En el resto del Sistema, observarán la velocidad autorizada para trenes de carga, sin exceder de SETENTA Y CINCO 75 K.P.H.
- i) Al manejarse el carro-TARA, deberá colocarse adelante del cabús.

3).- Ninguna máquina pasará sobre vías inundadas al estar cubierto el riel con agua a más de cinco centímetros y, a menor altura, pasarán sin exceder la velocidad de CINCO 5 K.P.H. en todo el trayecto inundado.

4).- Todas las Estaciones cuentan con teléfono selectivo para comunicarse directamente con el Despachador de Trenes. Los Conductores o Maquinistas a falta de Conductor, se comunicarán con el Despachador para activar el movimiento de sus trenes, en los casos y lugares en que no haya Telegrafista en servicio.

Quando alguno de los teléfonos selectivos no funcione, se reportará al Superintendente de División y al Jefe de Despachadores.

5).- Los Conductores de trenes de carga, solicitarán con toda anticipación al Despachador, autorización para no registrarse en una Estación intermedia de Registro, cuando no tengan trabajo en dicha Estación, pero en tales casos, dejarán una Boleta de Registro conforme lo establece la Regla 83-B

6).- FALLAS DE MAQUINAS

Quando una máquina sufra alguna falla, el Maquinista dará aviso inmediato al Despachador de Trenes, informándole la causa; y además, formulará telegrama dirigido al Superintendente de División, Superintendente de Fuerza Motriz, Jefe de Despachadores, Maestro Mecánico y Maquinista Viajero respectivos, ampliando toda la información posible.

7).- MOVIMIENTO DE TRENES.

Siendo imperativo que los trenes manejen flete perecedero, o con cajas-remolque vacías, no sufran demoras en camino; cuando corran con carácter de extras o de segunda clase, los Despachadores los

manejarán en relación con trenes de carga opuestos, ya sea regulares o extras, expidiendo órdenes de tren bajo el Ejemplo 4 de la Forma C del Reglamento, confiriéndoles derecho en vez de protegerlos con órdenes de encuentro de la Forma A. Entre trenes de carga en la misma dirección, uno de ellos clasificado como PERECEDERO, cuando el tren de carga de otra clasificación va a demorar al perecedero, lo dejará pasar en el primer Ladero con la menor demora posible, y para efectos de la maniobra, las Tripulaciones se comunicarán entre sí, utilizando el Radio-Teléfono.

8).- Los Despachadores evitarán hasta donde sea posible, fijar encuentros en Estaciones donde la capacidad de los laderos sea insuficiente para el libramiento normal de los trenes.

Quando en una Estación se encuentren dos o más trenes haciendo movimientos y exista un congestionamiento que impida la rapidez de las maniobras, se unificará el mando de las Tripulaciones en un solo Conductor. Si se trata de trenes directos, el primero que haya llegado asumirá la dirección; de igual manera si se trata de trenes locales o de pasajeros exclusivamente.

Quando haya locales y directos, o locales y de pasajeros, será el primer local quien la asuma, y sin son directos y de pasajeros, el primero de carga dirigirá el movimiento. Una vez asumido el mando por un Conductor, este continuará hasta terminar.

9).- DEJANDO UNIDADES EN LA VIA PRINCIPAL.

Quando sea imperativo dejar unidades en la Vía Principal por estar doblando o por cualquiera otra causa, en pendientes con graduación del 1.00% o mayor, se asegurarán aplicándoles fuertemente los frenos de mano y bloqueándose sus ruedas como lo previene la Regla 12 del Reglamento de Frenos y, además; un miembro de la Tripulación se quedará al cuidado de las unidades, protegiendo conforme lo establece la Regla 99 la parte segregada.

10).- TRENES RETROCEDIENDO

En la parte posterior de los trenes de pasajeros o mixtos que se muevan retrocediendo, solamente deben viajar el Conductor y el Abanderado, así como también los Funcionarios y Oficiales autorizados.

11).- Es recomendable que los itinerarios de los trenes Núms. 11 y 12, sean utilizados únicamente para la operación de flete perecedero y cajas-remolque vacías.

12).- ACOPLAMIENTO DE MAQUINAS EN MULTIPLE:

Las máquinas serie 700 y 800 únicamente entre ellas y también con las máquinas de la 501 a la 520.

Entre la 547 y la 585

Entre la 401 y la 408

Entre la 601 y la 610

Entre la 651 y la 666 y,

Entre la 409 y la 455.

Estos son los grupos homogéneos; pero indistintamente, todas las locomotoras pueden ser acopladas y operadas en múltiple entre sí.

13).- EXPEDICION OPORTUNA DE LAS ORDENES DE TREN.

Los Despachadores deberán expedir a los trenes, las órdenes respectivas en las Estaciones iniciales con el tiempo que sea suficiente.

Tratándose de trenes de Pasajeros y Perecederos, procederán a completar las órdenes con una anticipación no menor de VEINTICINCO minutos antes de la hora de salida para la cual fueron llamados y tratándose de otros trenes, la anticipación de su Despacho deberá ser mayor.

Por su parte, los Conductores o Maquinistas de máquinas solas, se presentarán en las Oficinas Telegráficas, con toda anticipación para firmar órdenes evitando demoras por este concepto. Cuando hayan firmado órdenes y su salida vaya a demorar más de VEINTE minutos por cualquier causa, hará las indagaciones del caso y comunicará al Despachador, la hora probable de salida.

14).- CRUCEROS:

De acuerdo con la Ley, los cruceros a nivel con calles o caminos, no deben obstruirse por más de CINCO minutos.



15).- CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL:

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 horas o menos 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", sin Guarda-Cruceiros.

16).- CARACTERISTICAS Y USO DE CAMBIOS AUTOMATICOS:

En algunas Estaciones del sistema, existen instalados cambios automáticos. Estos cambios pueden ser operados manualmente o accionarse automáticamente. Se distinguen, porque tanto el árbol como la caja del mecanismo, están pintados color amarillo.

Al efectuarse movimientos en dirección de las agujas, éstas se abren sin que el cambio se cuatrapee y después de pasar la última unidad, tardan de diez a doce segundos para que regresen las agujas a su posición normal.

Si al detener el tren su marcha, quedan unidades sobre el cambio, deberá alinearse manualmente hacia la vía a la cual se va a retroceder, pues de lo contrario; se producirá un descarrilamiento.

Cuando se ejecuten varios movimientos sobre estos cambios, es conveniente operarlos manualmente.

17).- TRENES CORRIENDO TARDE:

Cuando los trenes de Pasajeros y Mixtos que tengan tiempo de permanencia en alguna Estación, corran retrazados; quedan autorizados para salir sin permanecer todo el tiempo muerto señalado en el Itinerario, SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS y comunicándolo previamente al Despachador, sin embargo; no deberán salir antes de la hora anunciada en el pizarrón.

18).- CLAROS MINIMOS EN LOS LADEROS:

Los trenes o máquinas al cortar carros en los laderos, deberán dejar un "CLARO" mínimo de cincuenta metros.

19).- PATIOS CON INSTALACION DEL SISTEMA AUTOMATICO DE SEÑALES DE TRAMO "A.P.B":

En estos Patios, al tener que dejar carros o máquinas, deberá tenerse cuidado de no dejarlos estacionados en la vía principal, ni en otras vías dentro de los límites de labraje, ya que éste; afecta el funcionamiento

de las señales.

20).- PRECAUCIONES QUE DEBERAN TOMARSE EN LA UTILIZACION DE BASCULAS ELECTRONICAS:

- a) Durante el pesaje, la velocidad máxima a que deberá moverse, será de CINCO K.P.H.
- b) Durante el pesaje, deberá conservarse una velocidad uniforme y deberán evitarse jaloneos o paradas bruscas
- c) Antes de iniciar cualquier movimiento de pesaje, deberán asegurarse que no haya obstrucciones en las vías de acceso
- d) No deberán hacerse acoplamientos (enganches) de trenes sobre la zona del puente de pesaje de la báscula.
- e) La velocidad máxima a que podrá circularse sobre el puente de pesaje de la báscula, será de CINCO 5 K.P.H. en los dos sentidos.
- f) La vía de la báscula deberá utilizarse únicamente para pesar unidades cargadas o vacías.

21).- REGISTRO DE TRENES:

En las Estaciones de Registro de Trenes, cuando el Telegrafista no esté en servicio, el libro de Registro de Trenes deberá dejarse en un lugar accesible para las Tripulaciones, o en último caso; en el buzón de las guías

22).- CAPACIDAD DE LOS LADEROS:

En la columna "Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 18 metros", en los Laderos, se considera además del cupo de unidades de 18 metros, la longitud de tres locomotoras y un cabús.

23).- RADIO-COMUNICACION:

Se tiene instalado servicio de Radio-Comunicación en las Oficinas de Despachadores, Locomotoras y Cabuses y algunas unidades móviles, para auxiliar a los empleados en sus labores y facilitar la operación. Lo anterior, no substituye ni modifica regla alguna del Reglamento de Transportes.

Dentro de los "Límites de Patio", se utilizará el canal Núm. 2 y fuera de los mismos, el canal Núm. 1.

Todos los trenes estarán atentos y efectuarán el cambio de canal al llegar a la señal de "Límite de Patio".

**QUEDA ESTRICTAMENTE PRIHIBIDO USAR EL SERVICIO DE COMUNICACION, FALTANDO A LA MORAL Y RESPETO, PUES ELLO CONSTITUYE LA VIOLACION AL ARTICULO 377 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION**



## MODIFICACIONES Y ADICIONES A LAS REGLAS

### REGLA 4-C Se adiciona como sigue:

Cualquier modificación al Reglamento de Transportes, se formulará en coordinación con el Departamento de Capacitación, debiendo obtenerse, antes de ponerla en vigor, la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

### REGLA 6-C Se modifica como sigue:

Los signos que aparecen en la columna "Capacidad", en carros de las vías auxiliares, en la página de cada Distrito, indican:

EN.- Espuela, con entrada Norte.

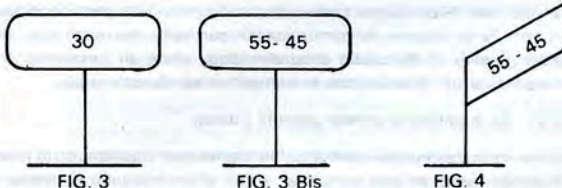
ES.- Espuela, con entrada Sur.

### REGLA 10-H Se modifica como sigue:

Se exhibirá una señal amarilla del tipo de la letra "V" (Figura 1 del Reglamento de Transportes) a la derecha de la vía, en el sentido del movimiento, colocándola a una distancia de dos kilómetros, a cada extremo de la estructura o parte de la vía sobre la cual tenga que restringirse la velocidad de los trenes. Cuando haya dos o más vías principales, se exhibirán estas señales amarillas en cada vía que sea necesario proteger, lo mismo que si fueran vías sencillas.

### REGLA 10-K. Se modifica como sigue:

Se usarán señales fijas de espacio "Ejecutivas", de tipo ovalado o de bandera (Figura 3, 3 Bis y 4), de color blanco con números negros, colocadas a la derecha de la vía, en el sentido del movimiento, frente al lugar preciso donde principia la restricción permanente de velocidad.



En adición a las señales indicadas en el párrafo anterior, se colocarán señales "Preventivas", de tipo bandera de color amarillo, con números negros, a la derecha de la vía, en el sentido del movimiento, a una distancia de 1,000 metros antes de la señal ejecutiva. (Figura 4-Bis).

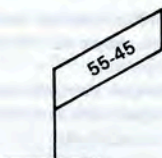


FIG 4-BIS

### REGLA 14-(n) --- o Se modifica como sigue:

Aproximación a puntos de encuentro o pasada de trenes, ya sea por Horario u orden de tren, y a puntos de espera por orden de tren. (Véase regla 90-A).

### REGLA 14-(y) —ooooo Se adiciona esta regla para llamar Mecánicos.

### REGLA 16-(k) — Se modifica como sigue:

Estando el tren en movimiento, frenos de aire pegándose; mírese hacia atrás por señales de mano; indicación de que la prueba de frenos de aire en marcha ha terminado

### REGLA 17 Se modifica a decir:

La luz de la farola delantera de todos los trenes, debe llevarse encendida tanto de día como de noche. Dicha luz debe apagarse u ocultarse, cuando el tren se encuentre dentro de una ladero y ya hubiere librado la vía principal, para encontrar o ser pasado por otro tren, o bien, cuando se pare en el extremo de vía doble ó de un empalme, para encontrar trenes.

Cuando una máquina se mueva retrocediendo, de día o de noche, debe llevar encendida la farola de la parte posterior. Si ésta falla o se carece de ella, durante la noche o cuando haya obscuridad en el día, se exhibirá una luz blanca.

### REGLA 17-B Excepto al acercarse o pasar por cruces con calles o carreteras, las farolas de las máquinas de camino deberán opacarse, en los siguientes casos:

- a).- Cuando estén pasando a través de patios, permanezcan paradas o en movimiento sobre las vías de los mismos.
- b).- Cuando la máquina se encuentre parada, ocupando la vía principal en los puntos de encuentro o espera, y que el cambio esté debidamente alineado para que el tren opuesto entre de frente al ladero, pero no antes de que el tren que se aproxima, haya opacado también su farola, como señal para que el tren que está parado haga lo mismo.
- c).- Al aproximarse a Estaciones donde se encuentren parados otros trenes.
- d).- Al pasar la parte delantera y la parte posterior de los trenes que se encuentren en otras vías adyacentes.
- e).- En otros lugares, para permitir la visibilidad de las señales que se den, al acercarse a Oficinas de órdenes de tren y cuando la seguridad de los empleados así lo requiera.

### REGLA 17-D Se modifica a decir:

Si al entrar a un ladero para encontrar otro tren en dirección opuesta y antes de librar la vía principal, la farola de la máquina va a quedar obstruida por carros u otras causas, o fallare la luz de la farola, un Abanderado deberá ir de inmediato hacia adelante, para asegurar una protección absoluta.

### REGLA 17-E Queda suprimida.

### REGLA 17-F Queda suprimida.

### REGLA 18 Se modifica como sigue:

Las máquinas de Patio exhibirán la farola encendida al frente y en la parte posterior, tanto de día como de noche; cuando no estén provistas de farola, exhibirán durante la noche una luz blanca. Si la máquina está acoplada a cualquier otra unidad, deberá apagarse la farola del extremo acoplado.

### REGLA 18-A Se adiciona como sigue:

La luz de la farola de las máquinas de patio se hará opaca, cuando se encuentren paradas; al aproximarse trenes o máquinas; para permitir el paso de las señales que se den o cuando la seguridad de los empleados así lo requiera.

### REGLA 19 Queda modificada a decir:

Para determinar la parte posterior de todo tren, se exhibirán marcadores colocados uno a cada lado de la parte posterior de la última unidad del tren.

Durante el día, los marcadores deben ir apagados, mostrando colores verdes al frente y a los lados, y rojos hacia atrás. Durante la noche, se encenderán exhibiendo luces de color verde al frente y a los lados, y rojas hacia atrás; también se encenderán durante el día, cuando las reglas, Instrucciones Especiales o disposiciones giradas por boletín, así lo establezcan.

Mientras un tren se encuentre librando la vía principal, los marcadores deberán exhibir colores o luces verdes al frente, a los lados y hacia la parte posterior.

Los marcadores deben ser correctamente exhibidos, precisamente durante todo el tiempo que el tren esté autorizado, debiendo por lo tanto, quitarse cuando el tren llegue a su punto de destino y haya librado la vía principal.

Los marcadores deben exhibirse para indicar la parte posterior de todo tren, conforme las figuras 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del Reglamento de Transportes.

### REGLA 19-A Se modifica a decir:

Cuando los marcadores exhiban colores o luces rojas hacia la parte posterior, indican que la vía principal está obstruida. El tren que se aproxima, tendrá que acercarse con precaución y continuar así hasta el lugar donde la vía principal estuviere obstruida. Debe entenderse que estas señales no relevan a las tripulaciones de la obligación de proteger sus trenes debidamente.



Si llegaren a faltar estos marcadores, o bien no fuere posible fijarlos en los lugares previstos, se exhibirá en la parte posterior de la última unidad del tren, una bandera roja de día y una luz roja durante la noche.

**REGLA 21** Se modifica como sigue:

Los trenes se identificarán por medio de la indicación del tren, la cual se exhibirá al frente de las máquinas cuando estén equipadas para ello; si no están provistas de porta-indicación, los trenes se identificarán por el número de la máquina. Cuando se trate de trenes regulares, deberá mostrarse el número de la máquina en las órdenes de tren.

**REGLA 21-C** El primer párrafo queda modificado como sigue:

La indicación de los trenes debe ser correctamente exhibida durante todo el tiempo que el tren esté autorizado, y se quitará solamente cuando el tren llegue a su destino y haya librado la vía principal. La manera correcta, de exhibir la indicación en los trenes, es la siguiente:

(Figura 27 del Reglamento de Transportes)

**REGLA 22** Modificada como sigue:

Cuando dos o más máquinas sean acopladas en la parte delantera de un tren, la indicación y las señales se mostrarán en la máquina del frente; sin embargo, si no es posible exhibirlas en la delantera, las señales e indicación podrán ser colocadas en cualquiera otra máquina del tren que esté provista para ello.

**REGLA 82-C** Se modifica a decir:

Cuando la comunicación con el Despachador esté interrumpida, el Telegrafista queda facultado para expedir boleta de despacho, a fin de autorizar a un tren regular para asumir su Itinerario desde su Estación inicial, así como para despachar un tren en cualquier Estación que tenga exhibida a "parar" la señal de órdenes, entregando con la Boleta de Despacho, las órdenes de tren "19" que hayan sido completadas, así como las órdenes de tren "31", las cuales hubiesen sido repetidas y obtenido la hora del OK correspondiente, pudiendo en este caso, recabar las firmas del Conductor o Maquinista y completar dichas órdenes.

**REGLA 83-B** El primer párrafo se modifica como sigue:

Un tren puede dejar al Telegrafista en una Estación de registro, una Boleta de Registro, cuando lo autoricen las Instrucciones Especiales del Horario, que reciba una orden de tren Forma "S" Ejemplo 2, o cuando se le dé un aviso de trenes por medio de orden de tren Forma "R". Una vez autorizado el tren de esta manera, se formulará la Boleta de Registro, la cual será entregada sin necesidad de parar, al Telegrafista, quien asentará en el libro de Registro de Trenes los datos que contiene la boleta y dará el "OS" de la manera acostumbrada.

**REGLA 85.** El tercer párrafo de esta regla se modifica como sigue:

Trenes Extras pueden pasar y correr adelante de otros trenes extras; igualmente pueden pasar y correr adelante de trenes de Segunda Clase.

**REGLA 87.** Se modifica como sigue:

A menos que de otra manera se prevenga, un tren inferior deberá librar el tiempo de los trenes superiores en dirección opuesta, por lo menos con CINCO minutos de anticipación, excepto en puntos de encuentro por Horario entre trenes de la misma clase, en cuyo caso, el tren de dirección inferior librará la vía principal antes del tiempo de salida del tren superior. El tren superior deberá parar en los puntos de encuentro por Horario, a menos que el cambio esté propiamente alineado y la vía principal libre.

A menos que se ordene de otro modo, un tren inferior deberá tener libre la vía principal a la hora en que un tren de primera clase o superior por derecho, en la misma dirección, esté autorizado para salir de la estación inmediata anterior donde tenga marcado tiempo; pero, cuando la velocidad máxima autorizada permita al tren superior efectuar el recorrido entre la estación inmediata anterior y el lugar donde se va a llevar a cabo el libramiento en un tiempo menor de DIEZ minutos, el tren inferior deberá librar la vía principal DIEZ minutos antes de la hora en que el tren superior esté autorizado para salir de la estación inmediata anterior.

**REGLA 90.** Se modifica como sigue:

En los puntos de encuentro o espera, los trenes autorizados para ocupar la vía principal, pararán librando el cambio que, al entrar en el ladero haya de usar el tren que vaya a encontrarse y dejarán tanto espacio adicional del punto de libraje, como lo requieran las condiciones propias del trabajo. Si el tren que tiene derecho a ocupar la vía principal, llega primero al punto de encuentro o espera, un miembro de la tripulación alineará de inmediato el cambio para que el tren opuesto entre al ladero. El mismo empleado deberá restablecer a su posición normal dicho cambio, una vez que haya quedado libre. Los trenes que debán tomar algún ladero lo harán siempre de frente, pero si es necesario hacerlo retrocediendo, deberán protegerse previamente como lo exige la regla 99, y cumplan en todo caso con lo previsto en la Regla 105. Cualquier tren que haya entrado a un ladero para encontrar o dar paso a otros trenes invariablemente saldrá de frente a ocupar la vía principal y solamente lo hará retrocediendo, cuando las condiciones así lo ameriten, debiendo antes de llevarlo a efecto, protegerse conforme a la Regla 99.

**REGLA 90-A** Se modifica como sigue:

Los trenes al aproximarse a un punto de encuentro señalado en su Itinerario con trenes de igual clase o superior, o al acercarse a un lugar en el cual por orden de tren, tengan que encontrar o esperar a otro en dirección opuesta, o bien, cuando un tren inferior se aproxime al punto donde deba librar a un tren superior, el maquinista dará la señal 14-(m) y enseguida la señal 14-(n) DOS kilómetros antes de llegar al punto de encuentro o espera. Si el maquinista no cumple con este requisito, será obligación del ayudante de maquinista, recordárselo oportunamente.

En cualquier caso, si el maquinista omite dar estas señales y no reduce la velocidad, el conductor tomará la acción inmediata para hacer parar el tren. Si se dispone de comunicación por radio, se usará ésta, para tener previo y adecuado entendimiento entre el conductor y el maquinista, en relación con el cumplimiento de esta regla.

**REGLA 91** Se modifica el primer párrafo a decir:

Salvo instrucciones en contrario, los trenes que caminen en la misma dirección, tendrán que conservar entre sí un intervalo no menor de VEINTE minutos, excepto cuando se reúnan en las estaciones. Deberán arrojarse luces de bengala encendidas, cuando sea necesario, para garantizar la seguridad de estos movimientos.

**REGLA 92** Segundo y tercer párrafos, se modifican como sigue:

Los trenes que tengan marcado tiempo de llegada, podrán llegar con una anticipación no mayor de CINCO minutos, si la velocidad máxima autorizada se los permite.

Los trenes que tengan marcado solamente tiempo de salida en una estación podrán llegar a ella con toda la anticipación que les permita la velocidad máxima autorizada.

**REGLA 93** Se modifica como sigue:

Se podrá usar la vía principal dentro de los Límites de Patio, pero deberá estar libre por lo menos DIEZ minutos antes de la hora en que un tren de Primera clase esté autorizado para salir de la estación inmediata anterior donde tenga marcado tiempo, al lugar donde se encuentra trabajando la máquina de Patio u otras máquinas, y, en caso de que no fuere posible librar la vía principal, se protegerán de acuerdo con la regla 99.

Trenes de Primera Clase, al moverse en la vía principal dentro de los Límites de Patio, lo harán con precaución, esperando encontrar otros trenes de su misma clase en la misma dirección, ocupándola sin protección.

Trenes de Segunda, clases inferiores, trenes extras, máquinas, al ocupar la vía principal en Límites de Patio, cumplirán estrictamente con la "VELOCIDAD DE PATIO", y se moverán listos a parar, esperando encontrar la vía principal ocupada por otros trenes, máquinas o material rodante sin protección.

**REGLA 99.** Se modifica como sigue:

Los Conductores y Maquinistas son responsables por la debida protección de sus trenes en ambas direcciones.

Cuando un tren se esté moviendo en circunstancias tales que pueda ser alcanzado por otro tren, el abanderado tomará todas las medidas



que sean necesarias para asegurar una protección absoluta. Durante la noche, o durante el día, cuando esté obstruida la vista de la vía, deberá arrojar luces de bengala encendidas, a intervalos convenientes.

Cuando un tren detenga su marcha en circunstancias tales que pueda ser alcanzado por otro tren, el abanderado debe retroceder inmediatamente llevando consigo los útiles y señales reglamentarias, y caminará hasta una distancia suficiente desde la parte posterior de su tren, para asegurar a éste una protección absoluta.

Si el abanderado no se le llamare para que regrese a su tren, debe seguir caminando hacia atrás y a una distancia mínima de quinientos metros, desde la parte posterior de su tren, colocará un petardo sobre el riel, continuando su marcha hasta una distancia de MIL metros desde la parte posterior de su tren, en cuyo lugar colocará dos petardos sobre el riel, separados uno del otro por una distancia equivalente longitud de dos rieles. Si en ese tramo de la vía existieren condiciones peligrosas, tales como curvas, neblina, tiempo, lluvia, pendientes de descenso u otras, el abanderado debe aumentar la distancia caminando hacia atrás, hasta una distancia de MIL CUATROCIENTOS metros, desde la parte posterior de su tren, donde colocará sobre el riel otros dos petardos separados uno del otro por una distancia equivalente a la longitud de dos rieles.

Cuando el abanderado haya colocado los últimos dos petardos, (los colocados a mil metros o a mil cuatrocientos metros desde la parte posterior del tren, según sea el caso) como se previene en el párrafo anterior, podrá regresar al lugar donde colocó el primero de los petardos, en cuyo lugar permanecerá hasta que sea relevado por otro abanderado de su mismo tren, o sea llamado mediante el silbato o bocina de la máquina de su tren.

Al ser llamado para regresar a su tren, si el abanderado no ve ni oye ningún tren que se aproxime, entonces, y no antes, quitará el primer petardo y regresará a su tren. De noche o de día, cuando las circunstancias así lo requieran, dejará una luz de bengala encendida para proteger su tren mientras regresa al mismo.

Si el abanderado es llamado para regresar antes de que llegue a la distancia mínima de quinientos metros, desde la parte posterior de su tren, y siempre que las circunstancias no ameriten que vaya a la distancia suficiente para dar la debida protección a su tren, antes de iniciar su regreso dejará una luz de bengala encendida y, si la seguridad de su tren lo requiere, colocará además, dos petardos sobre el riel, separados uno del otro por una distancia equivalente a la longitud de dos rieles.

Si el abanderado es llamado para regresar a su tren cuando haya caminado una distancia mayor de quinientos metros, pero menor de mil metros desde la parte posterior de su tren, y siempre que las circunstancias no ameriten que vaya a la distancia suficiente para dar la debida protección a su tren, antes de iniciar su regreso dejará una luz de bengala encendida y, si la seguridad de su tren lo requiere, colocará además, dos petardos sobre el riel, separados uno del otro por una distancia equivalente a la longitud de dos rieles.

En caso de verse u oírse un tren que se aproxima antes de que el Abanderado haya caminado la debida distancia para asegurar la absoluta protección de su tren, colocará inmediatamente un petardo sobre el riel, continuando apresuradamente su marcha hacia el tren que se viene acercando, dándole señales de parada. Si las condiciones lo requieren, exhibirá una luz de bengala encendida.

Cuando las circunstancias así lo requieran, se moverá el tren hacia adelante a una distancia suficiente para darle la protección debida. Cuando sea necesario proteger la parte delantera de su tren, el garrotero de adelante o en su defecto, el Fogonero (Ayte. de Maquinista), irá hacia adelante para asegurar su protección, siguiendo los procedimientos que ya se han indicado para proteger la parte posterior.

No se llamará al Abanderado, si no se tiene la certeza de que el tren estará listo para salir precisamente al llegar el Abanderado a la parte posterior de su tren.

Antes de que un tren o máquina ocupa la vía principal, al salir de un ladero u otra vía, el Abanderado debe, si es necesario, ir hacia atrás hasta una distancia suficiente para garantizar la protección debida. Cuando las señales diurnas no puedan distinguirse con claridad, debido a las condiciones atmosféricas u otras causas, se usarán en adición las señales nocturnas. (Vease Regla 9).

**REGLA 105** El primer párrafo se modifica a decir:

Antes de entrar a un ladero u otra vía auxiliar, debe tenerse la certeza de que, tanto el cambio como el descarrilador, si lo hubiera, estén debidamente alineados y, cuando sea posible, no deberá hacerse otra parada hasta que el tren haya librado la vía principal. Todos los movimientos que los trenes efectúen sobre los laderos y vías auxiliares, deben hacerse con precaución y a una velocidad que no exceda de VEINTE kilómetros por hora.

**REGLA 210-D** Se modifica como sigue:

Los empleados que efectúen la entrega de órdenes de tren "31" o "19", o ámbas, no informarán verbalmente a la persona que las reciba sobre el contenido de las mismas, ni se las leerán para que las escuche.

Los Conductores tienen la obligación de mostrar las órdenes de tren "19" o "31", así como la Boleta de Despacho y la respectiva confronta de registro, a los conductores ayudantes si los hubiere y a todos sus garroteros; los maquinistas a su vez, las mostrarán a sus ayudantes y, cuando sea posible el garrotero de adelante.

Los conductores ayudantes, garroteros y ayudantes de maquinista, tienen la obligación de solicitar las órdenes con toda prontitud a sus conductores y maquinistas, enterarse de su contenido, pedir las explicaciones necesarias cuando no las entiendan, firmarlas y regrestarlas.

Cuando previamente los conductores y maquinistas les hubiesen mostrado las órdenes, también deberán firmarlas antes de regresarlas; en ambos casos, llamarán la atención sobre errores u omisiones y tendrán también el deber de recordar al conductor y maquinista según el caso, el contenido de las órdenes para garantizar su debido cumplimiento.

Los conductores y maquinistas están también obligados a mostrar sus órdenes de tren a los Funcionarios y Oficiales.

**REGLAS 210-E y 210-F QUEDAN SUPRIMIDAS**

**REGLAS 211-F, 211-G y 211-H QUEDAN SUPRIMIDAS.**

**REGLA 214** El primer párrafo se modifica a decir:

Si la comunicación con el Despachador se interrumpe antes de recibir el "Completa" para una orden de tren "31", pero la cual ya hubiere sido repetida y obtenido el OK y la hora de repetición, los Telegrafistas podrán completar dichas órdenes. Cuando la comunicación sea restablecida, el Despachador deberá ser informado de la forma en que procedieron, y le transmitirán las firmas del Conductor o Maquinista, así como la hora en que dichas órdenes fueron completadas.

**REGLA 827** El último párrafo se modifica como sigue:

Los trenes mixtos y de carga, no correrán una distancia mayor de SESENTA Y CINCO Kilómetros, sin detenerse para practicar la inspección del rodaje, aparejo de frenos y de tracción, excepto cuando manejen exclusivamente equipo con muñones a rodamiento, en cuyo caso aumentarán la distancia y aprovecharán cualquier situación para llevar a cabo la inspección. Independientemente de la inspección del rodaje y aparejo de frenos y tracción, estrecharán vigilancia con relación a que en el equipo que se maneje, no exista algún riesgo para la seguridad en el movimiento, tales como plataformas u otro equipo cargado con maquinaria u otra clase de carga voluminosa, cuyo aseguramiento de las amarras mediante alambres o cuñas se hayan roto, desplazando en tal forma la carga que exceda de los claros o gálibos reglamentarios.

**REGLA 852** El segundo párrafo se modifica a decir:

Las unidades cargadas con explosivos inflamables se manejan en trenes de carga, colocándose de acuerdo con sus destinos, aislados por lo menos con cinco carros, tanto de la máquina como del cabús. En Distritos en los que no se corran trenes de carga, los carros cargados con explosivos o inflamables podrán manejarse en trenes mixtos, colocándolos de acuerdo con sus destinos, pero aislados no menos de cinco carros, tanto del equipo de pasajeros como de la máquina.

**REGLA 870** Se modifica como sigue:

Los Conductores cuidarán que sus cabuses se conserven limpios y en buen orden.



# INSTRUCCIONES ESPECIALES DEL DISTRITO DE SUFRAGIO

**1 TRAMOS DE VIA EN LOS QUE LA VELOCIDAD ESTA RESTRINGIDA POR SEÑALES FIJAS**

Del Km.	Al Km.	Velocidad K.P.H.	Longitud del tramo restringido	
			Kms.	Mts.
745.300	745.800	75-65	0	500
786.000	786.600	75-65	0	600
841.000	841.800	65-55	0	800
955.000	956.600	50-40	1	600
1073.900	1074.400	75-65	0	500
1099.500	1101.000	75-65	1	500

**2 EN LEON FONSECA NO DEBEN EFECTUARSE ENCUENTROS NI LIBRAMIENTOS DE TRENES.**

**3 LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE "LIMITE DE PATIO"**

SUFRAGIO	al Sur en el Km. 747.265
NARANJO	al Norte en el Km. 783.000
	al Sur en el Km. 788.580
LEON FONSECA	al Norte en el Km. 800.120 (Al Sur se prolonga hasta el Km. 808.000)
BAMO A	al Sur en el Km. 808.000
	(Al Norte se prolonga hasta el Km. 800.120)
GAMUCHIL	al Norte en el Km. 836.718
	al Sur en el Km. 849.218
CULIACAN	al Norte en el Km. 951.875
	al Sur en el Km. 971.312
QUILA	al Norte en el Km. 1004.000
	al Sur en el Km. 1011.000
MAZATLAN	al Norte en el Km. 1168.750

**4 CARACTERISTICAS DE LOS PATIOS**

- El Patio de Naranjo se prolonga hasta Guasave Km. GV-25.9 a través de la cola de la "Y" griega. Sus características aparecen en la Pag. Núm. 10
- El Patio de Culiacán se prolonga hasta Navolato Km. F-32.0 y sus características aparecen en la Pag. Núm. 10
- El Patio de Quilá se prolonga hasta El dorado Km. E-22.1 a través de la cola de la "Y" griega y sus características aparecen en la Pag. Núm. 10

**5 En los encuentros entre trenes de pasajeros en NARANJO, BAMOA, GUAMUCHIL y LA CRUZ, al entrar o salir del ladero, lo harán utilizando el cortavía que conecta la vía principal con el ladero. El tren que ocupe la vía principal, parará librando el cambio de dicho cortavía.**

**6 En Culiacán, los trenes de pasajeros tomarán la vía exclusiva para estos trenes. Se localiza frente al edificio de la Estación, la cual utilizarán cuando en dicha Estación se lleven a cabo encuentros o libramientos.**

**7 Todos los trenes se registraran en Culiacán. (Excepción a la regla 83-C). Los trenes directos de carga, deberán anotar en el Registro de Trenes, el total de unidades en forma segregada (cargados comerciales, compañía, vacíos) y tonelaje, tanto de llegada como de salida.**

**8 En el extremo Sur del patio de Sufragio, existe una caseta con teléfono conectado al circuito selectivo, para cuando sea necesario, las tripulaciones de trenes rumbo al Sur se comuniquen con el Despachador de Trenes.**

**9 En Culiacán existe una caseta ubicada inmediatamente al cambio Sur de la vía Núm. 5 que conecta con la Principal en "El Palmito", en la cual está instalado teléfono selectivo, para facilitar la comunicación con el Despachador.**

**10 CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y" GRIEGAS, EN UNIDADES DE 18.00 METROS**

Naranjo	Se extiende hasta Guasave, con longitud de 25.9 Kmts.
Culiacán	5 carros
Quilá	Se extiende hasta Eldorado, con longitud de 22.1 Kmts.
Mazatlán	Se extiende hasta la vía del Muelle.

**11 DESIGNACION DE LADEROS PARA ENCUENTROS O PASO DE TRENES, EN ESTACIONES DONDE EXISTEN DOS O MAS VIAS.**

a) Naranjo	Vía auxiliar Núm. 1 - Lado Oeste (Mar)
b) Bamoa	" " " " 1 Lado Este (Sierra)
c) Guamuchil	" " " " 1 Lado Oeste (Mar)
d) Acatita	" " " " 1 Lado Oeste (Mar)

e) Techa	Vía auxiliar Núm. 1	Lado Oeste (Mar)
f) Retes	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
g) Caimanero	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
h) Vitaruto	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
i) Rosales	" " "	1 Lado Este (Sierra)
j) Culiacán	" " "	5 Lado Oeste (Mar)
k) Costa Rica	" " "	1 Lado Este (Sierra)
l) Alhuate	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
m) Quilá	" " "	1 Lado Este (Sierra)
n) Oso	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
o) Obispo	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
p) Abuya	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
q) Tanques	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
r) La Cruz	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
s) Dimas	" " "	1 Lado Oeste (Mar)
t) Marmol	" " "	1 Lado Oeste (Mar)

**12 Dentro de los Límites del Patio de Culiacán, donde están ubicadas las instalaciones del Piggy-Back, se encuentra la vía auxiliar Núm. 1 denominada "LEGUMBRERA" apoyada en la vía principal en el extremo Norte en el Km. 962.177 y el extremo Sur en el Km. 965.811 con capacidad para 210 unidades.**

Todos los trenes que se detengan en estas instalaciones para dejar o levantar flete, se comunicarán inmediatamente con el Despachador de Trenes de ser necesario, utilizando el teléfono selectivo instalado en la caseta que se localiza a 200 metros al Sur del PK-964 lado mar para recibir órdenes o instrucciones, quedando autorizados para efectuar encuentros y libramientos en ese lugar.

**13 La vía Núm. 1 de Intercambio del Ferrocarril Chihuahua al Pacifico, en el Patio de Sufragio, se apoya sobre la vía Principal al Norte en el Km. 741.8 y al Sur en el Km. 743.1**

**14 Trenes Núms. 3 y 4 efectuarán parada de bandera para dejar y levantar pasaje en:**

Km. 790.400 (Toruno)
Km. 994.937 (El Corazón)
Km. 1063.000 (El Norote)
Km. 1087.000 (Celestino Gazca)
Km. 1115.000 (Chilacayota)

**15 La distancia reglamentaria del extremo o borde de las plataformas de las bodegas de las Estaciones al centro de la vía, es de dos metros. En Costa Rica la distancia se encuentra a 1.92 metros TOMENSE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD AL EFECTUAR MOVIMIENTOS. PARA EVITAR ACCIDENTES.**

**16 En la vía comercial de Quilá en el extremo norte, existe una rampa con señales fijas en ambos extremos, con la siguiente leyenda: "PRECAUCION, OBSERVEN QUE EL MANDIL DEL CARGADERO ESTE LEVANTADO".**

**17 VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES**

Km. 1101.8 con capacidad para 67 unidades de 18.00 metros, entrada sur.

**18 EXISTEN BASCULAS DE VIA EN:**

- SUFRAGIO
- CULIACAN
- MAZATLAN (dos, electrónica y mecánica)  
La báscula electrónica en Mazatlán, está instalada en la prolongación Norte de la vía Núm. 1. ESTA VIA NO DEBE UTILIZARSE PARA MOVIMIENTOS NI ALMACENAMIENTO DE CARROS.

**19 EXISTEN GRUAS Y EQUIPO DE AUXILIO EN:**

SUFRAGIO Y MAZATLAN

**20 LUGARES DONDE EXISTEN RAMPAS PARA EL SERVICIO DE PIGGY-BACK.**

SUFRAGIO	2 capacidad	5 plataformas	"ES"
NARANJO	4 "	32 "	"EN"
BAMO A	4 "	18 "	"EN"
CAIMANERO	2 "	9 "	"EN"
GUAMUCHIL	1 "	3 "	"ES"
CULIACAN	2 "	14 "	"EN"
CULIACAN	6 "	47 "	"ES"
ABUYA	1 "	3 "	"EN"
LA CRUZ	1 "	5 "	"EN"
MAZATLAN	1 "	5 "	"ES"



## INSTRUCCIONES ESPECIALES DEL DISTRITO DE MAZATLAN

- 1).- Los trenes de carga rumbo al Norte, librarán los tiempos de los trenes superiores opuestos de Pasajeros y Mixtos en AGUIRRE, IGNACIO BORREGO, MANGO Y CORTE, con una anticipación no menor de QUINCE 15 minutos como excepción a la Regla 87; salvo que corran únicamente con cabús o máquina sola, en cuyo caso los librarán con el tiempo reglamentario.
- 2).- Los trenes de Pasajeros rumbo al Norte, deben detenerse en Mango CINCO 5 minutos para enfriar ruedas, ampliando la parada a DIEZ 10 minutos cuando manejen equipo con ruedas de fierro y efectuarán la prueba de frenos de aire.
- 3).- Los trenes Mixtos, de Carga y Máquinas solas rumbo al Norte, deben detenerse DIEZ minutos en AGUIRRE Y MANGO para enfriar ruedas, inspeccionar el aparejo de frenos y efectuar la prueba de frenos de aire.
- 4).- Cuando los trenes bajen la pendiente utilizando el freno dinámico, no harán paradas por el tiempo y en las Estaciones mencionadas en los puntos 2 y 3, sino únicamente para efectuar la prueba de frenos de aire.
- 5).- Los trenes Mixtos y de Carga rumbo al Norte, deberán parar entre ESCOBAR Km. 1484.0 y MORA para operar las válvulas de retención.
- 6).- Todos los movimientos que hagan los trenes entre ESCOBAR Km. 1484.0 y ROSETA, deben efectuarse con el aire acoplado en todo el tren y con los frenos de aire en servicio.
- 7).- No se empujarán carros entre ESCOBAR Km. 1484.0 y ROSETA rumbo al Norte.
- 8).- Trenes Núms. 1 y 2 no se registrarán en ROSETA, a menos que reciban instrucciones por medio de orden de tren para hacerlo; pero el Despachador instruirá al Telegrafista para que los registre; excepción a la Regla 83-C.
- 9).- COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS:

De Roseta a Tepic:

En los trenes de Pasajeros deberán colocarse adelante de la máquina guía.

Las máquinas ayudadoras para los trenes de Pasajeros llegando a Roseta, deberán tomar de frente la vía de la Mesa Giratoria, y pararán librando la vía Principal esperando los trenes que deban ayudar. Los trenes de Pasajeros que necesiten máquina ayudadora, llegando a Roseta pararán librando el cambio de la vía de la Mesa Giratoria, para permitir que se acople la máquina o máquinas ayudadoras.

En trenes de Carga y Mixtos, las máquinas ayudadoras se intercalarán en el tren calculando que cada máquina remolque el tonelaje que se indica a continuación:

Máquinas series 500 y 800:250 Tons.

" de la 601 a la 610:500 Tons.

" de 2,750 H.P. 500 Tons.

" de la 651 a la 666:600 Tons.

" de la 401 a la 455:600 Tons.

Otras de 3,000 H.P. 600 Tons.

y empujarán el resto de su capacidad.

- 10).- ESTACIONES PARA COMPLETAR O REDUCIR TONELAJE:

ROSETA.

- 11).- TRAMOS DE VIA EN LOS QUE LA VELOCIDAD DE LOS TRENES ESTA RESTRINGIDA POR SEÑALES FIJAS:

Del Km.	Al Km.	Velocidad::: K.P.H.	Longitud del tramo restringido	
			Kms.	Mts.
1325.300	1326.400	65-55	1	100
1408.400	1410.800	60-50	2	400
1425.800	1478.400	45-35	52	600
1489.000	1490.250	50-40	1	250

- 12).- LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE "LIMITES DEL PATIO":

MAZATLAN	Al Sur	en Km.1183.000
ACAPONETA	Al Norte	en Km. 1320.490
	Al Sur	en Km. 1326.791
RUIZ	Al Norte	en Km. 1388.750
	Al Sur	en Km. 1393.562
ROSETA	Al Norte	en Km. 1435.281
	Al Sur	en Km. 1440.312
TEPIC	Al Norte	en km. 1481.000

- 13).- LOCALIZACION Y DIMENSIONES DE LOS TUNELES:

Núm. 1 ubicación Km. 1422.48 entre NANCHI Y PANI, longitud 84.98m, ancho 5.28m, altura 6.58m.

- 14).- En Roseta, al efectuarse encuentros entre trenes de Pasajeros, si el tren rumbo al Norte ocupa la vía principal, parará, librando el cortavía localizado aproximadamente a CIEN metros al Sur del Edificio de la Estación, para que el tren inferior aproximándose con precaución, tome el ladero utilizando el cortavía.

Hasta donde sea posible, los trenes de flete, al tener que reducir tonelaje, dejarán libre la Vía Núm. 1 desde el cortavía hacia el Sur, para que los encuentros o libramientos, puedan efectuarse sin dificultad.

- 15).- CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y" GRIEGAS EN UNIDADES DE 18 METROS.

- a) MAZATLAN Se prolonga a la vía del muelle.
- b) TEPIC 6 unidades.

- 16).- HAY BASCULAS DE VIA EN:

- a) MAZATLAN Electrónica y Mecánica
- b) TEPIC Mecánica.

- 17).- Trenes Núms. 3 y 4 efectuarán parada de bandera para dejar y levantar pasaje en:

- Km. 1206.750 (El aguaje)  
 Km. 1221.375 (Ejido Matadero).  
 Km. 1292.250 (Palmillas)  
 Km. 1338.062 (Resbalón)  
 Km. 1360.530 (Lázaro Cárdenas)  
 Km. 1383.000 (Chilapa).

- 18).- LIBRAMIENTOS DE TRENES DE PASAJEROS EN TEPIC:

En todos los casos en que trenes de pasajeros tengan que encontrarse o librarse en TEPIC, deberá utilizarse la vía Núm. 1, en el tramo comprendido del cambio norte de esta vía, hasta el cortavía que se encuentra localizado a 20 metros de PK-1491. En estos casos, las tripulaciones al entrar a los Límites de Patio harán uso del radio-teléfono, comunicándose con el Oficial de la terminal y atenderán las indicaciones con respecto al tren que deba tomar la vía Núm. 1, en la forma en que se indica.

- 19).- Los trenes manejando góndolas cargadas de caña entre Tepic y Mora, no excederán la velocidad de CINCUENTA 50 K.P.H. y trenes manejando góndolas cargadas con caña entre Mora y Aguirre, no excederán la velocidad de VEINTICINCO 25 K.P.H.

- 20).- HAY GRUAS Y EQUIPO DE AUXILIO EN:

- a) MAZATLAN
- b) TEPIC

- 21).- VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES:

- Km. 1191.0 (Aviación) capacidad 13 unidades  
 Km. 1359.355 (Lázaro Cárdenas) capacidad 25 unidades

- 22).- INFORMES DE PASAJE A FF.CC. N. de M.

Los Conductores de trenes Núms. 2 y 4, telegrafiarán desde Acaponeta al Jefe de Despachadores en Guadalajara, la cantidad de pasajeros viajando en dormitorio con destino a Nacionales de México

- 23).- DESIGNACION DE LADEROS PARA ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS DE TRENES, EN ESTACIONES DONDE EXISTEN DOS O MAS VIAS:

- |              |            |                    |
|--------------|------------|--------------------|
| a) PRESIDIO  | vía Núm. 1 | lado Oeste (Mar)   |
| b) ROSARIO   | " " 1      | lado Oeste (Mar)   |
| c) ESCUINAPA | " " 1      | lado Oeste (Mar)   |
| d) ACAPONETA | " " 1      | lado Este (Sierra) |
| e) MORADA    | " " 1      | lado Oeste (Mar)   |
| f) RUIZ      | " " 1      | lado Este (Sierra) |
| g) NANCHI    | " " 1      | lado Este (Sierra) |
| h) PANI      | " " 1      | lado Este (Sierra) |
| i) ROSETA    | " " 1      | lado Este (Sierra) |

- 24).- ESTACIONES DONDE EXISTEN ESPUELAS CON RAMPAS PARA EL SERVICIO PIGGY BACK:

- |           |                      |    |
|-----------|----------------------|----|
| TEPIC     | 1 Cap. 3 plataformas | EN |
| "         | 1 " 5 "              | ES |
| RUIZ      | 1 " 3 "              | EN |
| ACAPONETA | 1 " 3 "              | EN |
| ESCUINAPA | 1 " 3 "              | EN |
| MAZATLAN  | 1 " 5 "              | ES |



# INSTRUCCIONES ESPECIALES DEL DISTRITO DE TEPIC

## 1)- LIBRAMIENTOS DE TRENES DE PASAJEROS EN TEPIC:

En todos los casos en que trenes de pasajeros tengan que librarse entre si en TEPIC, deberá utilizarse la Vía Núm. 1, en el tramo comprendido del cambio Norte de esta vía, hasta el cortavía que se encuentra localizado a 20 metros de PK-1491.

- 2)- Las máquinas ayudadoras de trenes de pasajeros, mixtos y de carga se acoplarán adelante de las máquinas que remolquen el tren.
- 3)- Cuando sea necesario detener un tren en la región de los túneles, entre Gracia y la Quemada, en la proximidad de un túnel; el abanderado tomará las precauciones necesarias para que la locomotora no quede en el interior del mismo.
- 4)- Debe evitarse que las locomotoras permanezcan paradas dentro de los túneles con los motores trabajando y cuando se detengan los trenes y las máquinas queden en el interior de un túnel, de inmediato se tomarán las medidas necesarias para que salgan de él, y si esto no fuere posible, se pararán sus motores, asegurando el tren con los frenos de mano necesarios.
- 5)- Los garroteros abanderados de trenes rumbo al Sur, arrojarán luz de bengala encendida, 500 metros antes de llegar al portal Norte del túnel Núm. 7, localizado en el Km. 1626.82.
- 6)- Entre la Quemada y Gracia, y entre Compostela y Costilla, todos los trenes utilizarán las señales nocturnas en adición a las señales diurnas.
- 7)- No se empujará carros rumbo al Norte, del portal norte del túnel Núm. 7 Km. 1626.82 a Ixtlán y del Km. 1591 a Valle Verde.
- 8)- Trenes Núms. 1, 2, 3 y 4 quedan autorizados para no registrarse en Guadalajara FCP; pero dejarán su "Boleta de Registro" juntamente con la forma del tonelaje correspondiente, la forma Cf-2 Demora del Tren, y los nombres del personal que maneja el tren, reduciendo la velocidad para entregar estos documentos al Telegrafista o persona que designe el Oficial en turno.
- 9)- Con excepción de los trenes Núms. 27, 30, 41 y 42, los trenes regulares no se registrarán en Emp. Orendain, a menos que reciban autorización por medio de orden de tren para hacerlo, pero el Despachador instruirá al Telegrafista para que los registre. (Excepción a la Regla 83-C).

## 10)- CONEXION CON LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO:

- a) La vía principal del Distrito de Tepic rumbo al sur, termina en el Km. 1763.960, conectando en éste punto con las vías de los Ferrocarriles Nacionales de México.
- b) Existen agujas descarriladoras en la vía principal, localizadas en el Km. 1763.797 a 170 metros al Sur del cruce con la Av. Colón con mecanismo para operarse automáticamente por el extremo Sur, y en la vía Núm. 1 de Operación en el Patio de Guadalajara, localizadas en el Km. 1763.599, de cambio manual.
- c) Todos los trenes y máquinas rumbo al Sur entrando a Guadalajara N. de M., deberán aproximarse a las agujas descarriladoras en la vía principal y vía Núm. 1 de Operación en Patio de Guadalajara CON PRECAUCION; preparados para parar y alinear el cambio de las citadas agujas descarriladoras. Estas agujas déjense en posición a descarrilar, después de que el tren o equipo de que se trate, haya pasado.
- d) Los trenes y máquinas solas deben moverse a VELOCIDAD DE PATIO, al entrar a, o salir de las vías de los Ferrocarriles Nacionales de México, y sus tripulaciones obedecerán las señales que les den los empleados de Patio de dichos Ferrocarriles.
- e) Salvo orden en contrario, los trenes de pasajeros del Ferrocarril del Pacífico, ocuparán en Guadalajara andén N. de M. las vías que se indican a continuación:

LLEGADAS		SALIDAS	
Núm. 2 vía Núm. 2	Núm. 1 vía Núm. 3	Núm. 4 vía Núm. 3	Núm. 27 vía Núm. 4
Núm. 30 vía Núm. 5			

- f) En la Oficina telegráfica de los Ferrocarriles Nacionales de México en Guadalajara, hay instalado Reloj Reglamentario, que se identifica por el letrero que dice: "HORA PACIFICO" del meridiano 105°, para dar cumplimiento a la Regla 3 del Reglamento de Transportes.

## 11)- ESTACIONES PARA REDUCIR Y COMPLETAR TONELAJE:

- a) Barrancas
- b) Emp. Orendain.

## 12)- CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y" "GRIEGAS EN UNIDADES DE 18.00 METROS:

- a) Tepic 6 unidades
- b) Guadalajara FCP 27 unidades o 18 coches y tres máquinas.

## 13)- HAY BASCULAS DE VIA EN:

- a) Tepic
- b) Guadalajara FCP electrónica.

## 14)- TRAMOS DE VIA EN LOS QUE LA VELOCIDAD DE LOS TRENES ESTA RES TRINGIDA POR SEÑALES FIJAS:

Del Km.	Al Km.	Velocidad		Longitud del tramo restringido	
		K.P.H.	Mts.	Kms.	Mts.
1506.700	1529.200	55-45	22	500	
1536.800	1590.400	55-45	53	600	
1606.400	1621.600	75-65	15	200	
1621.600	1652.000	45-35	30	400	
1652.000	1657.400	65-55	5	400	
1666.900	1 672.900	85-65	6	000	
1672.900	1695.800	55-45	22	900	
1695.800	1705.600	85-75	9	800	
1705.600	1715.300	55-45	9	700	
1715.300	1723.800	75-65	8	500	
1723.800	1728.000	65-55	4	200	
1728.000	1741.900	45-35	13	900	
1751.007	1755.300	65-60	4	293	
1755.300	1763.861	50-40	8	561	

## 15)- LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE "LIMITES DEL PATIO":

TEPIC	Al Sur	en Km. 1502.000
BARRANCAS	Al Norte	en Km. 1626.628
EMP. ORENDAIN	Al Sur	en Km. 1631.252
	Al Norte	en el Dist. de Ameca en el Km. L-1.000
	Al Norte	en Km. 1725.901
	Al Sur	en el Km. 1731.195
GUADALAJARA FCP	Al Norte	en el Km. 1748.000

## 16)- LOCALIZACION Y DIMENSIONES DE LOS TUNELES:

Núm.	UBICACION	ENTRE	LONGITUD	ANCHO	ALTURA
2	Km. 1514.35	COSTILLA Y COMPOSTELA	104.23	4.674	6.58
3	Km. 1515.66	" "	105.24	4.674	6.58
4	Km. 1515.99	" "	265.50	4.674	6.58
5	Km. 1516.87	" "	131.20	4.674	6.58
6	Km. 1603.74	AHUACATLAN E IXTLAN	77.22	4.674	6.58
7	Km. 1626.82	GRACIA Y BARRANCAS	526.42	4.674	6.58
8	Km. 1627.52	" "	223.50	4.674	6.58
9	Km. 1630.32	BARRANCAS Y A. FRIA	296.50	4.674	6.58
10	Km. 1632.28	" "	84.75	4.674	6.58
11	Km. 1633.70	" "	114.00	4.674	6.58
12	Km. 1634.11	" "	891.47	4.674	6.58
13	Km. 1635.40	" "	206.00	4.674	6.58
14	Km. 1636.18	" "	76.00	4.674	6.58
15	Km. 1637.06	" "	310.47	4.674	6.58
16	Km. 1637.78	" "	361.21	4.674	6.58
17	Km. 1638.47	" "	142.07	4.674	6.58
18	Km. 1638.70	" "	897.07	4.674	6.58
19	Km. 1640.26	" "	139.61	4.674	6.58
20	Km. 1641.65	" "	132.00	4.674	6.58
21	Km. 1641.99	" "	89.20	4.674	6.58
22	Km. 1642.40	" "	596.70	4.674	6.58
23	Km. 1643.39	" "	194.62	4.674	6.58
24	Km. 1644.32	" "	277.40	4.674	6.58
25	Km. 1646.18	A. FRIA Y LA QUEMADA	283.72	4.674	6.58
26	Km. 1646.61	" "	435.32	4.674	6.58
27	Km. 1647.34	" "	112.53	4.674	6.58
28	Km. 1648.56	" "	109.05	4.674	6.58
29	Km. 1649.15	" "	62.00	4.674	6.58
30	Km. 1650.05	" "	164.61	4.674	6.58
31	Km. 1650.41	" "	140.00	4.674	6.58
32	Km. 1650.97	" "	112.95	4.674	6.58
33	Km. 1690.66	CUERVO Y TEQUILA	81.27	7.214	6.58
34	Km. 1690.93	" "	60.53	5.182	6.58
35	Km. 1691.11	" "	109.38	7.214	6.58

## 17)- HAY GRUA Y EQUIPO DE AUXILIO EN:

- a) Tepic
- b) Guadalajara FCP

## 18)- DESIGNACION DE LADEROS PARA ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS DE TRENES EN ESTACIONES DONDE EXISTEN DOS O MAS VIAS:

a)	b)	Vía auxiliar	Núm.	Lado
COSTILLA	"	"	1	Lado Este (Sierra)
COMPOSTELA	"	"	1	Lado ESTE (Sierra)
CERRO PELON	"	"	1	Lado ESTE (Sierra)
VALLE VERDE	"	"	1	Lado ESTE (Sierra)
AHUACATLAN	"	"	1	Lado ESTE (Sierra)
IXTLAN	"	"	1	Lado ESTE (Sierra)
BARRANCAS	"	"	1	Lado OESTE (Mar)
LA QUEMADA	"	"	1	Lado OESTE (Mar)
MAGDALENA	"	"	1	Lado OESTE (Mar)
TEQUILA	"	"	1	Lado OESTE (Mar)
ARENAL	"	"	1	Lado OESTE (Mar)
EMP. ORENDAIN	"	"	1	Lado OESTE (Mar)

## 19)- Trenes de Pasajeros Núms. 3 y 4 efectuarán para la de bandera diariamente en Km. 1550.0 Ex-Estación Tequilita.

Los mismos trenes efectuarán parada de bandera los días Domingos, Martes y Viernes en Km. 1633.0 Ex-Estación Ojo de Agua y en Km. 1635.7 Ex-Estación Las Trancas, para dejar y levantar pasaje.

## 20)- Trenes Locales, efectuarán parada de bandera en Km. 1633.0 Ex-Estación OJO DE AGUA, PARA DEJAR O LEVANTAR FLETE POR MENOS DE CARRO ENTERO.

## 21)- VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES:

- a) Km. 1635.7 LAS TRANCAS con capacidad para 2 unidades ES.

## 22)- LUGARES DONDE EXISTEN ESPUELAS CON RAMPAS PARA EL SERVICIO DE PIGGY BACK.

- a) Guadalajara 2 capacidad 12 plataformas ES
- b) Ixtlán 1 " 4 " EN
- c) Tepic 1 " 3 " EN
- d) Tepic 1 " 5 " ES

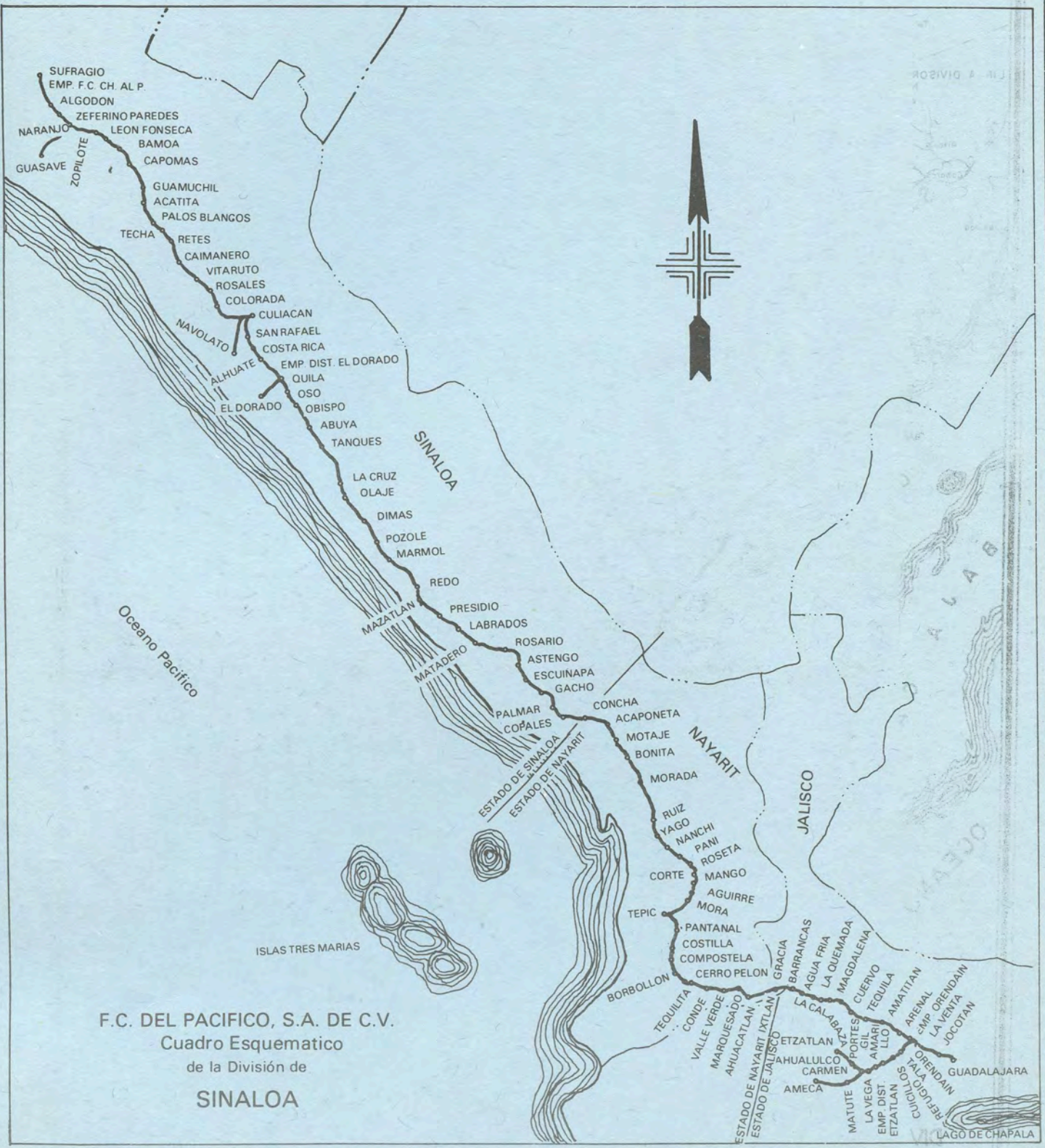
## 23)- Trenes manejando góndolas cargadas con caña entre Costilla y Tepic, no deberán exceder velocidad de CINCUENTA 50 K.P.H.

## 24)- En EMP. ORENDAIN, los trenes procedentes de, o para el Distrito de Ameca, usarán el ladero para entrar a, o salir del Distrito de Ameca.

## 25)- La vía principal del Distrito de Ameca, conecta con el Ladero de Emp. Orendain en el Km. 1728.3. La distancia desde el extremo sur del L. dero hasta cambio, es de 1,037 metros.

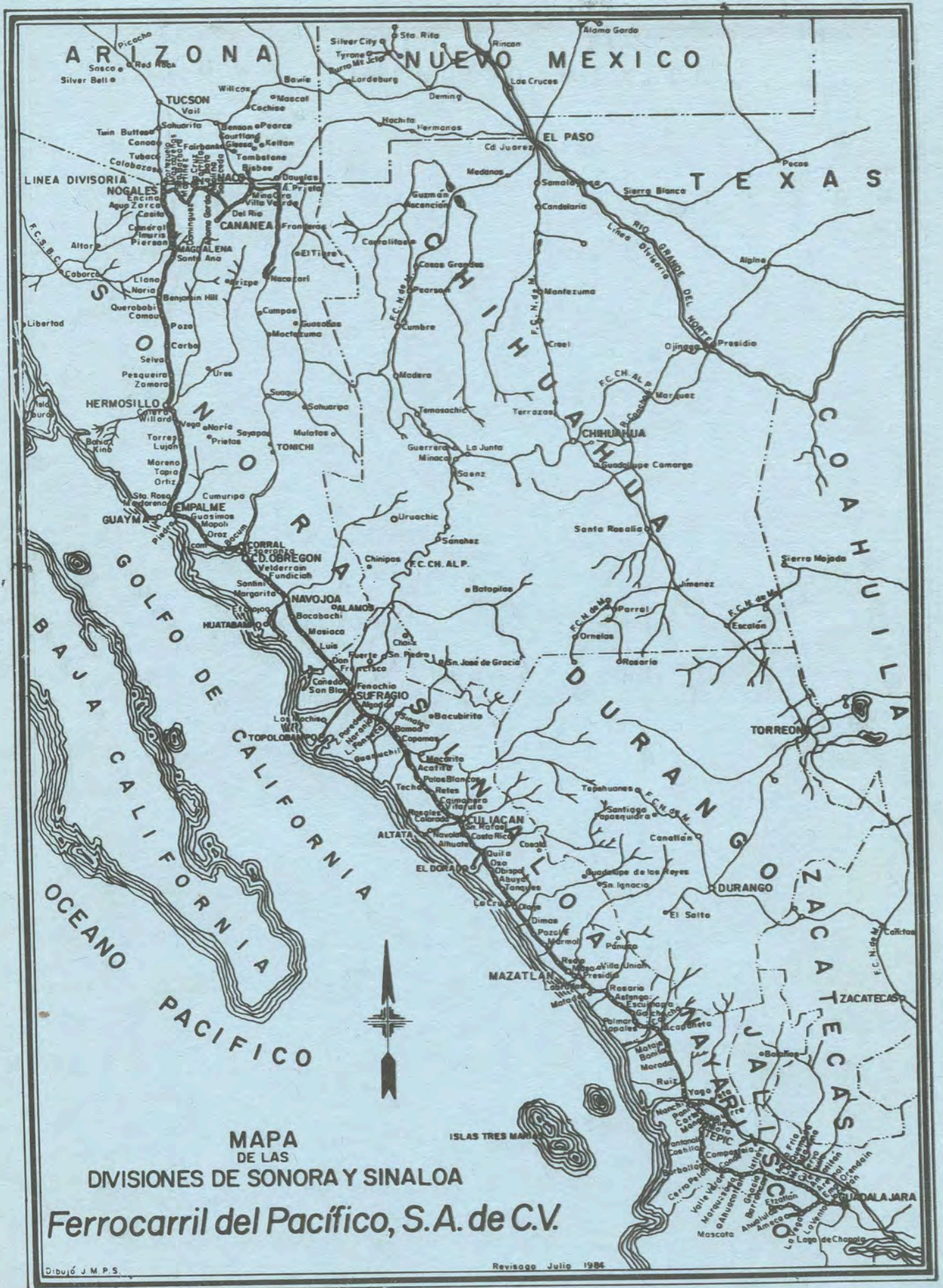
## 26)- Los trenes de, y para el Distrito de Ameca, pararán para alinear el cambio en posición y, después de utilizarlo, volverán a dejarlo alineado hacia el Ladero.





F.C. DEL PACIFICO, S.A. DE C.V.  
 Cuadro Esquematico  
 de la División de  
**SINALOA**





MAPA DE LAS DIVISIONES DE SONORA Y SINALOA

Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V.