

SEGURIDAD



ANTE TODO

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DE TORREON

SUB-DIVISION DE CHIHUAHUA

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

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

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

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES.

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

HORARIO NUMERO 4

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

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE. MODIFICACIONES IMPORTANTES.

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES.

RAMIRO E. MARTINEZ,

SUPERINTENDENTE GENERAL DE TRANSPORTES
MEXICO, D. F.

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

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

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPOR

Clase.....	KR-3	KR-2	GR-43	TR-1	GR-34	GR-20	F-36	F-34	F-35	
Iniciales.....	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	
Números.....	2200 a 2224	2106 a 2145	1550 a 1586	3200 a 3205	1381 a 1433	1137 a 1191	841 y 843 a 897	821 y 822 824 a 829	836 a 840	
Cilindros: diámetro en pulgadas.....	26 x 30	25 x 30	25 x 32	25 x 28	21 x 30	21 x 28	20 x 28	20 x 28	20 x 28	
Motrices: diámetro en pulgadas.....	63	57	61	69	58	55	62	69	69	
Caldera: presión de vapor en libras.....	200	190	185	200	200	180	180	200	200	
Fuerza de tracción al 85% en libras.....	54,700	53,125	51,600	43,116	38,778	34,350	27,639	27,594	27,594	
Base rígida, en pies y pulgadas.....	16'9"	15'	17'6"	12'	15'6"	15'	13'6"	14'6"	13'8"	
Peso de máquina y tender en toneladas métricas.....	225	199	178	222	161	146	122	127	136	
RUMBO AL NORTE			TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS	
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
JIMENEZ.....	La Cruz.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
La Cruz.....	Rosetilla.....	7	2,955	2,760	2,205	2,020	1,900	1,470	1,470	1,470
Rosetilla.....	Meoqui.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Meoqui.....	Mápula.....	7	2,005	1,875	1,500	1,390	1,295	850	850	850
Mápula.....	Chihuahua.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
CHIHUAHUA.....	Loeza.....	7	2,005	1,875	1,500	1,390	1,295	850	850	850
Loeza.....	Lucero.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Lucero.....	Candelaria.....	7	2,095	1,960	1,570	1,420	1,345	995	995	995
Candelaria.....	Ciudad Juárez.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
JIMENEZ.....	Adrián.....	3	...	...	...	...	930	605	605	605
ADRIAN.....	Piloncillos.....	3	...	...	...	...	440	350	350	350
Piloncillos.....	Rosario.....	3	...	...	...	...	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
ADRIAN.....	Santa Bárbara.....	4	...	...	...	...	550	410	410	410
EMP. AGUILERA.....	San Francisco del Oro.....	2	...	...	...	...	435	...	...	...
RUMBO AL SUR			TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS	
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
CIUDAD JUAREZ.....	Loeza.....	7	1,870	1,750	1,400	1,295	1,215	790	790	790
Loeza.....	Chihuahua.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
CHIHUAHUA.....	Mápula.....	7	2,005	1,875	1,500	1,390	1,295	850	850	850
Mápula.....	Meoqui.....	7	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Meoqui.....	La Cruz.....	7	2,310	2,160	1,730	1,590	1,430	980	980	980
La Cruz.....	Jiménez.....	7	2,330	2,180	1,745	1,615	1,465	1,010	1,010	1,010
ROSARIO.....	Piloncillos.....	3	...	...	...	...	440	350	350	350
Piloncillos.....	Adrián.....	3	...	...	...	...	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
ADRIAN.....	Emp. Aguilera.....	3	...	...	...	...	1,520	1,060	1,060	1,060
Emp. Aguilera.....	Jiménez.....	3	...	...	...	...	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
SANTA BARBARA.....	Adrián.....	4	...	...	...	...	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
S. FCO. DEL ORO.....	Emp. Aguilera.....	3	...	...	...	...	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada

NOTAS:

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

TONELAJE ECUACIONADO

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

42 carros, con peso bruto total de..... 2,100 toneladas
 Factor carro 10 que multiplicado por 42 (carros) es igual a 420 toneladas
 Total 2,520 toneladas ecuacionadas.
- 3) Cuando las condiciones atmosféricas lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- 4) En los costados de las casetas de las máquinas está anotada su fuerza de tracción al 85% en libras, cuyo factor se emplea para calcular su tonelaje en aquellos casos en que no lo muestre la tabla correspondiente, debiendo procederse conforme al siguiente ejemplo: Se desea saber el tonelaje ecuacionado que remolca una máquina que tenga marcado en la caseta 38,000 libras de

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

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

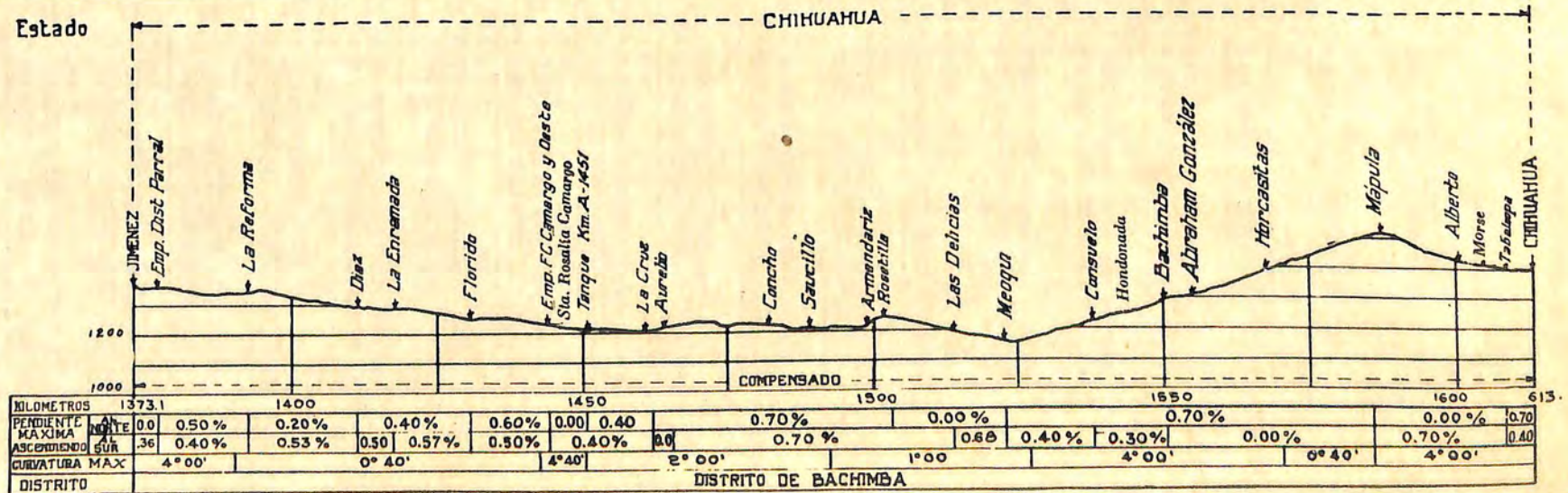
- 5) Cuando una máquina no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dése aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Supte. S. L. por medio de telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando las causas y la reducción que deba hacerse.
- 6) A las máquinas en operación con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

Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE BACHIMBA		RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Bascula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegrafono "Y"
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE				HORARIO No. 4		PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE	Escapes	Otras	
		595	19	7	ESTACIONES			20	8	596	Escapes	Otras			
A-1374	1373.1	S. 6.30	S. 13.40 x 20	S. 3.15	0.00	15	DN..... JIMENEZ..... (JN)	q H. M. 13.30 x 19	ll. 1.55	ll. 13.20	Patio	ABCGMRT			
.....	1374.8	13.43	3.18	0.50	15 EMP. DISTRITO PARRAL.....	13.27	1.51	Y	
A-1393	1392.6	7.00	b 14.00	3.35	0.20	13	..... LA REFORMA.....	b 13.08	1.29	12.45	39	.....		
A-1412	1411.1	7.28	b 14.20	3.55	0.40	5	..... DIAZ.....	b 12.48	1.08	12.10	41	AT		
A-1418	1417.3	7.37	b 14.27	4.02	0.40	10	..... LA ENRAMADA.....	b 12.38	0.55	11.53	31	.....		
A-1431	1430.7	7.54	b 14.39	4.14	0.60	11	..... FLORIDO.....	b 12.24	0.42	11.30	38	.....		
.....	1444.5	.....	.....	.....	0.00	12	..... EMP. F.C. CAMARGO Y OESTE.....	.....	.....	.....	PATIO	G T
A-1447	1446.4	8.22	p 14.53	p 4.32	0.00	12	DN..... SANTA ROSALIA CAMARGO..... (SR)	p 12.10	p 0.28	11.05			52	A	
.....	1451.0	.....	.....	.....	0.40	7	..... TANQUE KILOM. A-1451.....	.....	.....	.....	36	.....		
A-1463	1462.2	8.52	p 15.24	b 4.55	0.70	7	D..... LA CRUZ..... (CR)	p 11.42	b 0.04	10.25	31	.....		
A-1472	1471.8	9.12	b 15.33	5.04	0.00	10	..... AURELIO.....	b 11.28	23.52	10.04	76	AG		
A-1483	1482.6	9.45 x 596	p 15.48	b 5.19	0.70	5	D..... CONCHO..... (CF)	p 11.15	p 23.40	9.45 x 595	28	.....		
A-1490	1489.1	10.15	p 16.00	b 5.29	0.00	7	D..... SAUCILLO..... (SC)	p 11.03	p 23.28	9.20	No hay	.....		
A-1499	1498.3	.....	b .....	.....	0.00	9	..... ARMENDARIZ.....	b .....	.....	.....	51	.....		
A-1504	1503.2	10.43 x 20	b 16.15	5.43	0.00	8	..... ROSETILLA.....	b 10.43 x 595	23.07	8.50	PATIO	T		
A-1515	1514.2	11.00	p 16.24	p 5.52	0.00	7	D..... LAS DELICIAS..... (DF)	p 10.31	p 22.55	8.30	57	ACGY			
A-1523	1522.5	11.41	p 16.38	p 6.06	0.00	12	DN..... MEOQUI..... (OR)	p 10.25	p 22.45	8.00	125	.....		
A-1538	1537.1	12.00	b 16.58	6.28	0.00	9	..... CONSUERO.....	p 10.14	p 22.35	7.26	26	.....		
A-1545	1544.2	.....	b .....	.....	0.70	6	..... HONDONADA.....	b 9.52	22.18	.....	No hay	.....		
A-1550	1549.5	12.22	b 17.17	6.46	0.70	13	..... BACHIMBA.....	b 9.40	22.04	7.10	31	AT		
A-1556	1555.9	12.42	b 17.27	6.56 x 596	0.00	8	..... ABRAHAM GONZALEZ.....	b 9.31	21.56	6.56 x 7	30	.....		
A-1570	1569.8	13.37	b 17.48	b 7.15	0.00	17	DN..... HORCASITAS..... (HS)	p 9.15	b 21.40	6.18	32	AG			
A-1590	1589.3	14.32	b 18.12	7.34	0.00	20	..... MAPULA.....	b 8.53	21.20	5.50	42	.....		
A-1601	1600.6	14.49	b 18.24	7.47	0.00	9	..... ALBERTO.....	b 8.35	21.08	5.32	54	.....		
A-1603	1602.8	15.00	p 18.30	p 7.56	0.00	4	D..... MORSE..... (WS)	p 8.30	21.03	5.23	95	T			
A-1604	1603.2	.....	.....	.....	0.00	5	..... CRUCERO "C" F. C. MINERAL.....	.....	.....	.....	Patio	.....		
A-1604-A	1603.2	0.00	4 CRUC. "C" F.C. POTOSI M. Co.....		
A-1608	1607.7	.....	.....	.....	0.70	6	..... CRUCERO "F" F.C. K.C.M. Y O.....	.....	.....	.....	19	T
A-1609	1608.1	15.10	b 18.39	8.05	0.70	7 TABALAOPA.....	b 8.23	20.57	5.10			
A-1614	1613.6	ll. 15.20	ll. 18.50	ll. 8.15 x 20	0.70	6	DN..... CHIHUAHUA..... (DS-CW)	S. 8.15 x 7	S. 20.50	S. 5.00	.....	ABCGMRTY		
		595	19	7			HORARIO No. 4	20	8	596					
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario				Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario					

Dirección Superior "AL NORTE" Estado

NOTAS:

- Trenes del Distrito de Parral, están autorizados a ocupar la vía principal entre Emp. Distrito Parral y Jiménez, bajo protección de bandera.
- En Kilóm. A-1513.7 hay una espuela E. N. con capacidad para 29 unidades y de la misma parte otra espuela E. S. con capacidad para 17 unidades.



Número de las Estaciones	Distancia de Buenavista Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE MOCTEZUMA	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR				Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Báscula Combustible Ganado Mesa Giratoria Registro Telegráfico "Y"			
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE					Pendiente máxima ascendiendo	Por ciento	Pasajeros	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		Escapes	Otras	
		597	7	8	598													
		Carga Diario	Pasajeros Diario			ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Carga Diario								
A-1614	1613.6	S. 4.00	S. 8.45	0.70	5	DN.....CHIHUAHUA... (DS-CW)	7	0.00	q H. M.	LI. 20.10	Patio	ABCGMRTY						
A-1621	1620.4	4.14	b 8.52			6.8			CUILTY.....	b 20.21			19.55	42				
A-1636	1635.1	4.44	b 9.05	0.60	6	.....CORRAL.....	8	0.65	b 20.07	19.38	43						
A-1643	1642.8	5.00	b 9.13			7.7			MOLINAR.....	b 19.59	19.28	42						
A-1652	1651.4	5.18	b 9.23	0.70	7	.....TERRAZAS.....	9	0.70	b 19.51	19.15	45						
A-1662	1661.8	5.46	p 9.37			8.6		SAUZ..... (SU)	p 19.42	19.00	39	AG					
A-1672	1671.6	6.06	b 9.45	0.00	8	.....PIÑALE.....	10	0.27	b 19.32	18.40	42	G					
A-1682	1681.6	6.26	b 9.54			9.8		ENCINILLAS.....	b 19.22	18.27	36						
A-1697	1696.1	6.56	b 10.07	0.50	10	.....PARRITA.....	15	0.20	b 19.09	18.07	42	G					
A-1709	1708.9	7.27	p 10.23			10.0		OJO LAGUNA..... (GN)	p 18.56	17.52	52	AGT					
A-1719	1718.3	7.45	b 10.34	0.70	8	.....ARADOS.....	9	0.00	b 18.42	17.35	41						
A-1730	1729.3	8.07	b 10.48			9.4		MOCHO.....	b 18.30	17.20	47	G					
A-1743	1742.5	8.33	11.04	0.00	10	.....LOAEZA.....	14	0.49	18.16	17.02	55						
A-1750	1749.6	8.48	p 11.12			13.2		GALLEGO..... (GI)	p 18.08	16.50	43	AG					
A-1760	1759.2	9.01	b 11.22	0.00	7	.....EL SUECO.....	10	0.70	b 17.58	16.27	31						
A-1766	1765.3	9.10	b 11.28			7.1		ALSACIA.....	b 17.52	16.17	55						
A-1779	1778.7	9.26	b 11.40	0.00	10	.....CHIVATITO.....	13	0.70	b 17.37	15.58	38						
A-1788	1787.1	9.37	11.47			13.4		CENTAURO.....	17.26	15.47	44						
A-1794	1794.0	10.01	p 12.00	0.10	5	.....MOCTEZUMA..... (MO)	7	0.00	p 17.18	15.36	Patio	ACGTY					
A-1808	1807.3	10.18	12.13			6.9		LAS MINAS.....	17.08	15.07	40						
A-1821	1820.9	10.36	p 12.29	0.20	10	.....VADO..... (OJ)	13	0.17	p 16.54	14.50	37	G					
A-1832	1831.9	10.50	b 12.40			13.6		CARRIZAL.....	b 16.19	14.36	38						
A-1843	1842.9	11.12	p 12.56	0.70	8	.....AHUMADA..... (MD)	11	0.70	p 16.08	14.22	51						
A-1855	1854.8	11.35	b 13.07			11.0		JUAN JOSE.....	b 15.50	14.06	38	G					
A-1867	1866.5	11.55	b 13.18	0.00	9	.....LUCERO.....	12	0.00	b 15.38	13.50	73	AT					
A-1879	1878.8	12.16	b 13.31 x 598			11.7		RANCHERIA.....	b 15.22	13.31 x 7	60						
A-1897	1896.8	12.52 x 598	b 13.52	0.00	13	.....CANDELARIA.....	18	0.60	b 15.02	12.52 x 597	57						
A-1908	1907.5	13.06	b 14.04			12.3		LOS MEDANOS.....	b 14.50	12.15	37						
A-1927	1926.1	13.32	p 14.28 x 8	0.70	15	.....SAMALAYUCA..... (SY)	20	0.70	p 14.28 x 7	11.35	37	AG					
A-1942	1942.0	14.08 x 8	b 14.47			18.0		DESIERTO.....	b 14.08 x 597	11.02	25						
A-1957	1956.5	14.28	b 15.05	0.00	11	.....MESETA.....	15	0.70	b 13.50	10.22	35						
A-1971	1970.4	15.23			14.5		CIUDAD JUAREZ..... (P)	S. 13.30	S. 9.50	Patio	ABCGMRT					
A-1973	1972.7	LI. 15.00	LI. 15.30	0.30	15CRUCERO "C" TRANVIAS ELECTRICOS.....	19	0.00	H. M.	H. M.								
A-1974	1974.0			2.3		PUENTE INTERNACIONAL.....									
		597	7			HORARIO No. 4			8	598								
		Carga Diario	Pasajeros Diario						Pasajeros Diario	Carga Diario								

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

La estación de El Paso, Tex., está ubicada a 3,800 metros al Norte de Ciudad Juárez. El servicio de pasajeros (intercambio) entre dichos lugares se hará con el equipo asignado, moviéndose bajo protección de bandera, sujeto a lo dispuesto en las Instrucciones Especiales del Horario y observando los siguientes tiempos:

Equipo No. 147		Equipo No. 148
S. 16 h. 00 m.	CIUDAD JUAREZ	LI. 11 h. 30 m.
LI. 16 h. 30 m.	EL PASO, Tex.	S. 11 h. 00 m.

(El perfil de este Distrito en la pág. 7).

Número de las Estaciones	Distancia de Jiménez Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE PARRAL		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR				Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Escapes	Otras	Agua Báscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teleéfono "Y"
		PRIMERA CLASE						HORARIO No. 4				PRIMERA CLASE							
		291	149	ESTACIONES	292			150											
P-156	155.1	S. H. M. 13.55				D. ROSARIO (RO)					Ll. H. M. 13.20								
P-147	146.6	b 14.12			1.00	8.5 PALOMA	11	0.00			b								
P-142	141.8	b			2.00	4.8 PILONCILLOS	17	2.00			b								
P-135	134.1	b 14.37			1.50	7.7 CATARINAS					b 12.41								
P-130	129.7	b 14.48			1.00	4.4 CUEVAS	6				b 12.33								
P-124	123.6	b			0.00	6.1 PEINADO					b								
P-123	122.5	b 15.06			0.80	1.1 RONSESVALLS	13				b 12.20								
P-120	119.7	b 15.11				2.8 BORJAS					b 12.15								
P-109	108.8	p 15.35 16.45	S. H. M. 9.45		1.00	10.9 ADRIAN (DN)	15				p 11.55 10.58								
P-105	104.3	p 16.55	p 9.55		0.90	4.5 EMP. AGUILERA	6				p 10.48								
P-101	100.4	b 17.05 x150	b 10.02		0.71	3.9 ZENZONTLE	5	1.00			b 10.40								
P-90	89.5	p 17.55	p 10.20 x292 10.40		0.32	10.9 PARRAL (PL)	15				p 10.20 x149								
P-83	82.9	b 18.10	b 10.52			6.6 MATURANA	9				b 9.50								
P-80	80.0	b	b			2.9 GENERAL ANGELES					b								
P-75	75.0	b 18.23	b 11.05			5.0 GOMERA					b 9.36								
P-73	72.6	b	b			2.4 EJIDO QUERITA	25				b								
P-69	68.6	b	b			4.0 EL COBEÑO					b								
P-65	64.3	b 18.41	b 11.22		0.00	4.3 ADELA					b 9.18								
P-59	59.0	p 18.51	p 11.32			5.3 MORITA (MG)	7	0.80			p 9.08								
P-52	51.2	b	b			7.8 LA MANSÁ	18	0.78			b								
P-46	45.6	p 19.11	p 11.51			5.6 DORADO (MR)					p 8.45								
.....	44.0	.....	.....			1.6 TANQUE KILOM. P-44	8				.....							
P-40	39.7	b 19.23	b 12.02		0.04	4.3 BACA		1.00			b 8.28								
P-30	29.3	p 19.41	p 12.16		0.00	10.4 TROYA (YA)	14				p 8.10								
P-2	1.7	20.20	12.45		0.60	27.6 EMP. DISTRITO PARRAL	39				7.30								
A-1374	0.0	Ll. H. M. 20.25	Ll. H. M. 12.55		0.36	1.7 JIMENEZ (JN)		0.00			S. H. M. 7.25								
		291	149								292	150							
		Mixto Diario	Pasajeros Diario								Mixto Diario	Pasajeros Diario							

Dirección Superior "AL NORTE"

(El perfil de este Distrito en la Pág. No. 7)

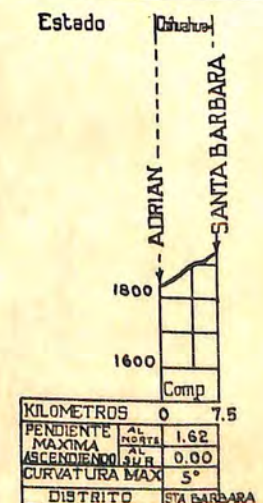
Número de las Estaciones	Distancia de Adrián Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE STA. BARBARA		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Escapes	Otras	Báscula Registro "Y"
		PRIMERA CLASE						HORARIO No. 4				PRIMERA CLASE						
		151	295	293	ESTACIONES			152	294			296						
P-109	0.0	S. H. M. 17.30	S. H. M. 15.38	S. H. M. 11.01		D. ADRIAN (DN)					Ll. H. M. 9.40	Ll. H. M. 11.52	Ll. H. M. 16.40	22			R Y	
PA-8	7.5	Ll. H. M. 17.55	Ll. H. M. 16.03	Ll. H. M. 11.25	1.62	7.5 D. SANTA BARBARA (ST)	10	0.00			S. H. M. 9.30	S. H. M. 11.40	S. H. M. 16.28	59	PATIO		B R	
		151	295	293							152	294	296					
		Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario							Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario					

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

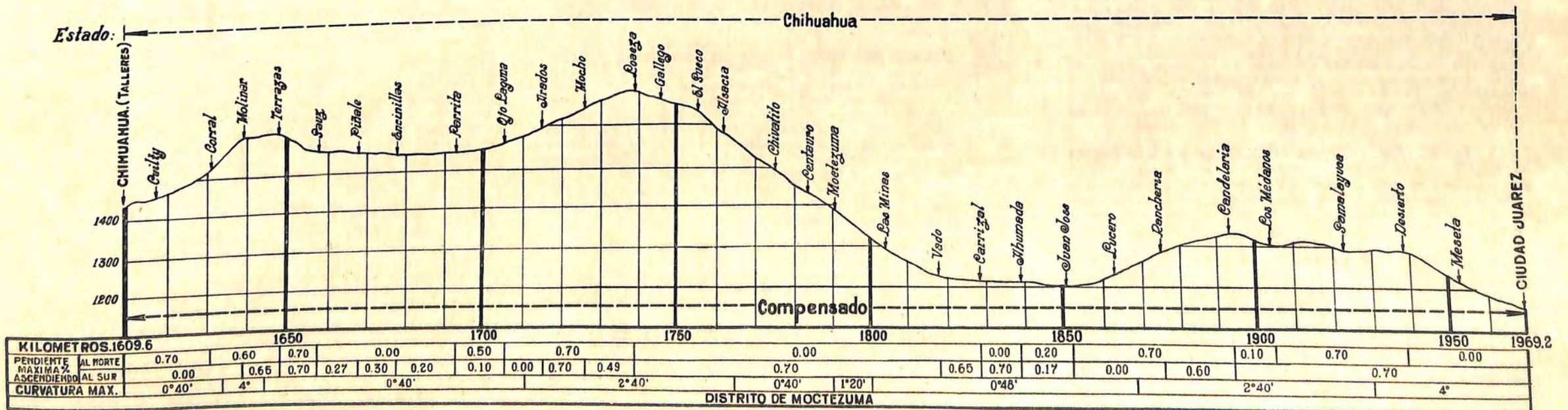
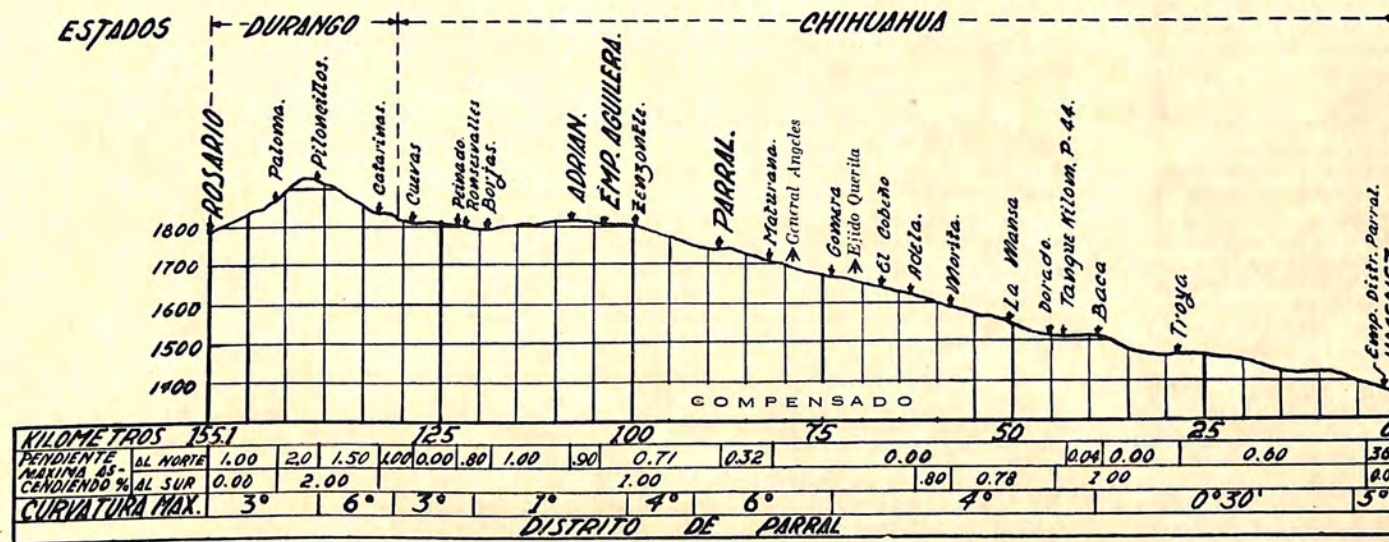
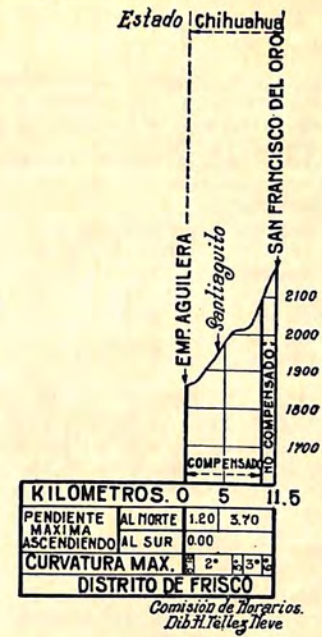
1) Cuando no haya servicio telegráfico en Adrián, Nos. 151, 293 y 295 quedan autorizados para asumir sus itinerarios, sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)

2) Cuando no haya servicio telegráfico en Santa Bárbara, Nos. 152, 294 y 296 quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C.)



Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Aguilera Kilómetros	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE FRISCO	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Báscula Registro "Y"	
		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos			
		Por ciento	Pasajeros	HORARIO No. 4	Mixtos y Carga	Por ciento	Escapes	Otras	
PB-0	0.0	No hay servicio regular	7	EMP. AGUILERA	7	0.00	51	A R Y	
PB-4	3.9			SANTIAGUITO					
PB-10	9.8			ESPUELA KILOM. PB-10					
PB-12	11.5			SAN FRANCISCO DEL ORO (SF)					
		3.70	23	HORARIO No. 4					

Dirección Superior "AL NORTE"



INSTRUCCIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28.—CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INSTRUCCIONES ESPECIALES

- 1) **RELOJES REGLAMENTARIOS.** En las oficinas telegráficas de Jiménez, Meoqui, Chihuahua, Moctezuma, Ciudad Juárez, Parral, Santa Bárbara y Rosario.
- 2) **LIBROS DE BOLETINES.** En las oficinas telegráficas de Jiménez, Chihuahua, Moctezuma, Ciudad Juárez, Parral, Santa Bárbara y Rosario.
- 3) **GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS.** En concordancia con las reglas 103-A, 3er. párrafo, los trenes que manejen esta clase de equipo, no deben exceder la velocidad de cincuenta (50) kilómetros por hora en tangentes en los distritos de Bachimba y Moctezuma, ni de treinta (30) kilómetros por hora en tangentes en los distritos de Parral y Rosario, reduciéndola convenientemente en curvas.
- 4) **MAQUINAS SOLAS RETROCEDIENDO,** no deben exceder la velocidad de TREINTA (30) kilómetros por hora en tangentes en los Distritos de Bachimba y Moctezuma; y de VEINTE (20) kilómetros por hora en los Distritos de Parral, Santa Bárbara y Frisco, reduciéndola convenientemente en curvas.
- 5) **ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.**
 - a) Distrito de Bachimba: La Cruz, Concho, Meoqui y Mápula.
 - b) Distrito de Moctezuma: Loaeza, Lucero y Candelaria.
 - c) Distrito de Parral: Adrián, Empalme Aguilera y Parral.
- 6) **HAY CAMBIOS "TRES EN UNO" EN LOS SIGUIENTES LUGARES.** En la "Y" de Ciudad Juárez, los tres. En la "Y" de Jiménez, el de la punta Sur.
- 7) **CRUCEROS A NIVEL CON OTRAS VIAS FERREAS.** Crucero tipo "C", Ferrocarril Mineral, y crucero tipo "C" con Ferrocarril Potosí Mining Co., ambos en kilómetro A-1603.2. Los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia de paso. Crucero tipo "F" con Ferrocarril Kansas City México y Oriente, en Kilóm. A-1607.7. Los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia de paso. Crucero tipo "C" con los tranvías eléctricos de El Paso, Texas, en la Av. 16 de Septiembre de Ciudad Juárez, kilómetro A-1973.1. Los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia de paso.
- 8) **UNICAMENTE EN TRENES ASCENDIENDO,** cuya velocidad no sea mayor de VEINTE (20) kilómetros por hora, puede permitirse a las cuadrillas de trabajadores que enganchen sus arzones en la parte posterior de los trenes, siempre que no vayan cargados con materiales.
- 9) **POSICION NORMAL DE LOS CAMBIOS EN LOS EMPALMES:**
 - a) La posición normal del cambio que conecta las vías principales de los distritos de Bachimba y Parral, es alineado al distrito de Bachimba.
 - b) La posición normal del cambio que conecta la vía principal del distrito de Bachimba con la vía principal del Ferrocarril Camargo y Oeste, es alineado al distrito de Bachimba.
 - c) La posición normal del cambio que conecta las vías principales de los distritos de Parral y Frisco, en Empalme Aguilera, es alineado al distrito de Parral.
 - d) La posición normal de los cambios de los dos brazos de la "Y" en Adrián, es alineados a la vía principal del Distrito de Parral.
- 10) **DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES. EN ESTACIONES DONDE EXISTE MAS DE UNA VIA AUXILIAR:**
 - I) DISTRITO DE MOCTEZUMA: Moctezuma, vía No. 1.
 - II) DISTRITO DE BACHIMBA:
 - a) Morse: vía No. 1.
 - b) Meoqui: vía No. 1.
 - c) Las Delicias: vía No. 1.
 - d) Concho: vía No. 1.
 - e) Santa Rosalía: vía No. 1, y vía de Bodega. Los trenes rumbo Sur que tengan que ocupar el escape, entrarán por el extremo Norte de la vía de Bodega, y los rumbo Norte entrarán por el extremo Sur de la vía No. 1.
 - III) DISTRITO DE PARRAL: Parral, vía No. 1.
- 11) **DISTRITO DE BACHIMBA:**
 - a) Todos los trenes de carga se comunicarán con el Despachador, por telegráfico, de la estación de Díaz.
 - b) Todos los trenes se comunicarán con el Despachador, por telegráfico, de Santa Rosalía Camargo, cuando no haya servicio telegráfico.
 - c) El F. C. Kansas City México y Oriente empalma con los Ferrocarriles Nacionales en el Kilóm. A-1611.7, con la vía principal.
 - d) El F. C. Noroeste de México empalma en el escape de Tabalaopa, Kilóm. A-1608.0, con los Ferrocarriles Nacionales.
 - e) La posición normal del cambio correspondiente al brazo Sur de la "Y" en Emp. Distrito Parral, es alineado a la vía principal del Distrito de Bachimba.
- 12) **DISTRITO DE MOCTEZUMA:**
 - a) Todos los trenes, a excepción de los de pasajeros, pararán invariablemente en Lucero, comunicándose por telegráfico con el Despachador.
 - b) Cuando no haya servicio telegráfico en Ojo Laguna y Moctezuma, todos los trenes se comunicarán por telegráfico con el Despachador.
 - c) En la caseta de las calderas de la bomba de Moctezuma hay manguera y herramienta para conectar y surtir de agua a las máquinas Diesel y a los coches de pasajeros, en casos necesarios.
 - d) Trenes de pasajeros deberán virarse en la "Y" de Ciudad Juárez para entrar retrocediendo a la estación. La capacidad de la "cola" de la "Y" es de 14 coches y la máquina. Hay un "descarrilador" treinta metros antes de terminar la "cola". La posición normal del cambio correspondiente al brazo Sur de la "Y", es alineado hacia dicha "Y".
 - e) Para saber si los trenes caben en la cola de la "Y" de Ciudad Juárez, hay en Samalayuca, al lado izquierdo de la vía viendo al Norte, un riel pintado de blanco, de manera que estando parada la máquina en la toma de agua, dicho riel señala el cupo de la citada cola de la "Y".
 - f) Ningún tren debe exceder la velocidad de quince (15) kilómetros por hora sobre el Puente Internacional, entre Ciudad Juárez y El Paso, Texas.
 - g) A la mitad del Puente Internacional, kilómetro A-1973.980 hay una puerta de fierro del Ferrocarril Atchison Topeka y Santa Fe, asegurada con candado, obstruyendo la vía. Después de usarse, deberá cerrarse y asegurarse con candado.
 - h) Todos los trenes que se muevan al Norte del Puente Internacional, kilómetro A-1973.980, deben regirse por las reglas e itinerarios del Ferrocarril Atchison Topeka y Santa Fe y de la Cía. Unión Depot, debiendo entrar al patio de dicho Ferrocarril, abanderados. El equipo número 148 debe moverse retrocediendo de El Paso a Ciudad Juárez.
- 13) **DISTRITO DE PARRAL:**
 - a) No libra una persona sobre el techo de los carros en túnel kilómetro P-77.9.
 - b) No. 149 debe entrar retrocediendo a la estación de Jiménez.
- 14) **DISTRITO DE SANTA BARBARA:**
 - a) Trenes rumbo al Norte deben moverse retrocediendo de Adrián a Santa Bárbara.
 - b) En Santa Bárbara hay una "toma de agua" de propiedad particular donde pueden abastecerse las máquinas en casos de emergencia.
 - c) En Kilóm. PA-7.3 hay un "desviador-descarrilador".
- 15) **DISTRITO DE FRISCO:**
 - a) Entre San Francisco del Oro y el Kilómetro PB-8, ningún tren debe exceder la velocidad de veinte (20) kilómetros por hora.
 - b) En San Francisco del Oro hay una "toma de agua" de propiedad particular donde pueden abastecerse las máquinas en casos de emergencia.
 - c) Al virarse en la "Y" de San Francisco del Oro deberá entrarse por la rama Norte, saliendo por la Sur.
- 16) **IFORMES DE TOMADO, DEJADO Y LADEROS,** los trenes de carga los rendirán al terminar el viaje en cada dirección, en las Terminales o Sub-Terminales respectivas.
- 17) **LLAMADAS POR TELEGRAFONO:** Despachadores, en Chihuahua, una larga (—). Jiménez, cuatro cortas, (o o o o). Ciudad Juárez, dos largas, (— —). Parral, una larga y tres cortas, (— o o o). Trenes en camino, una larga y una corta, (— o).
- 18) **HORAS DE SERVICIO DE PATIOS.**
 - a) Ciudad Juárez: 8 h. 00 m. a 16 h. 00 m.
 - b) Chihuahua: 1 h. 00 m. a 13 h. 00 m. y, 14 h. 00 m. a 24 h. 00 m.
 - c) Jiménez: 1 h. 00 m. a 23 h. 00 m.
- 19) **UBICACION DE LAS PLACAS DE "LIMITE DE PATIO":**

CIUDAD JUAREZ: Al Sur, en Kilóm. A-1967.938. No hay placa de "Limite de Patio" al Norte de Ciudad Juárez, considerándose como límite la mitad del Puente Internacional, Kilóm. A-1973.980.

MOCTEZUMA: Al Sur, en Kilóm. A-1792.938. Al Norte, en Kilóm. A-1795.375.

CHIHUAHUA: Al Sur, en Kilóm. A-1599.719. Al Norte, en Kilóm. A-1617.625.

MEOQUI: Al Sur, en Kilóm. A-1521.156. Al Norte, en Kilóm. A-1523.875.

LAS DELICIAS: Al Sur, en Kilóm. A-1512.437. Al Norte, en Kilóm. A-1515.156.

STA. ROSALIA CAMARGO: Al Sur, en Kilóm. A-1444.344. Al Norte, en Kilóm. A-1448.250.

JIMENEZ: Al Sur, en Kilóm. A-1371.065. Al Norte, en Kilóm. A-1376.070. Al Sur, sobre el Dist. de Parral, en Kilóm. P-5.110.

PARRAL: Al Sur, en Kilóm. P-91.675. Al Norte, en Kilóm. P-87.980.

SANTA BARBARA: Al Norte, en Kilóm. PA-6.108.

SAN FRANCISCO DEL ORO: Al Sur, en Kilóm. PB-10.

ROSARIO: Al Norte, en Kilóm. P-154.000.

SERVICIO DE HOSPITALES Y LISTA DE MEDICOS

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

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

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

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

Dr. Alfredo de la Torre,
Dr. Miguel Angel Bedolla,
Dr. Enrique de Noriega,
Dr. Jesús Treviño Prieto,
Dr. Ignacio Barrios,
Dr. Salvador Negrete,
Dr. Pablo Molinar Muñoz,

Médico Residente,
Médico Residente,
Médico Auxiliar,
Médico Auxiliar,
Médico Residente,
Médico Dentista,
Médico Residente,

Jiménez, Chih.
Chihuahua, Chih.
Chihuahua, Chih.
Chihuahua, Chih.
Ciudad Juárez, Chih.
Ciudad Juárez, Chih.
Parral, Chih.

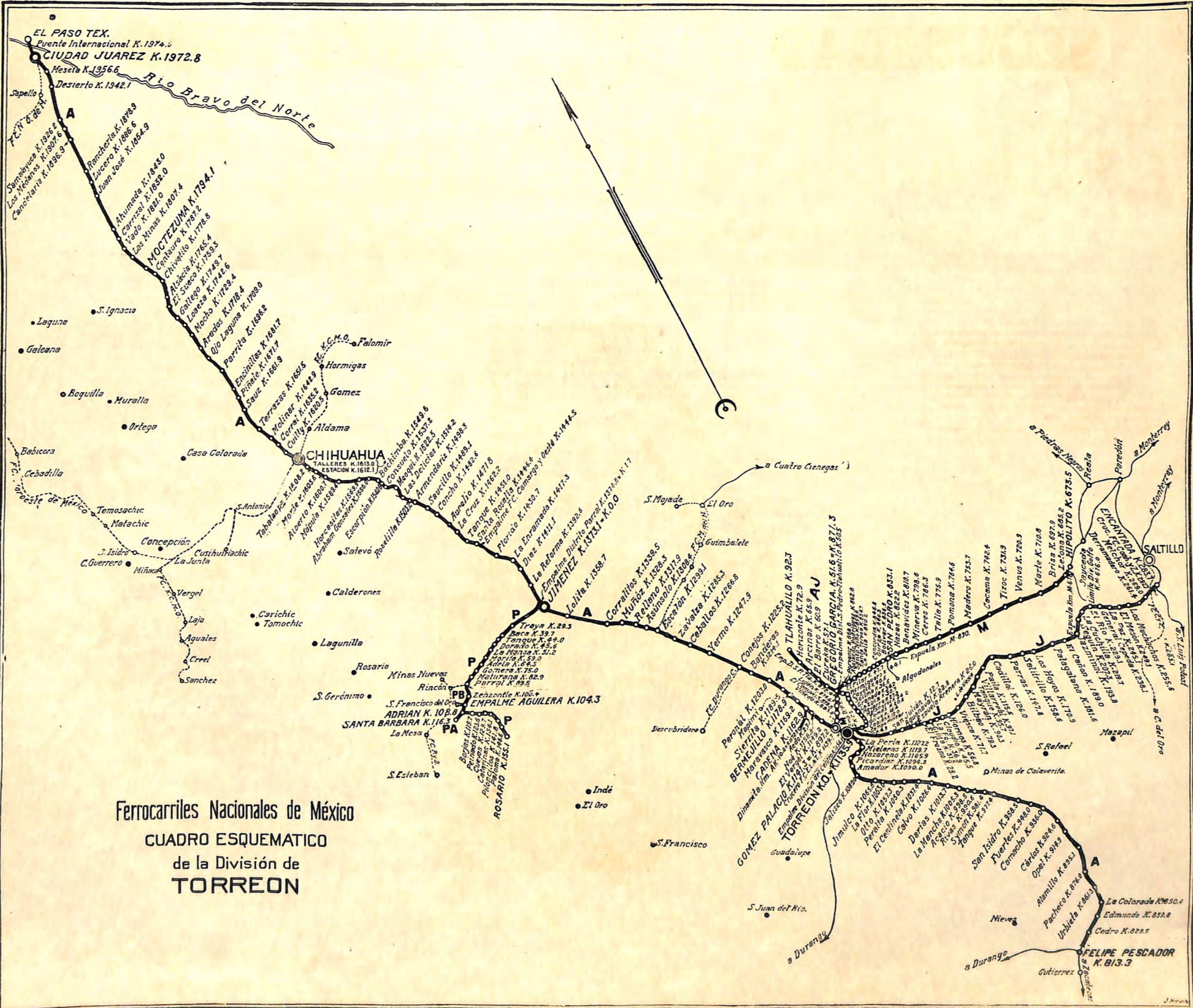
JOSE M. GONZALEZ,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., CHIHUAHUA, CHIH.

FELIPE CAMPOS GARCIA,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. T., CHIHUAHUA, CHIH.

POLICARPO MARTINEZ SANCHEZ,
AYUDANTE DEL SUPTE. S. L., CHIHUAHUA, CHIH.

ANGEL TERRAZAS SOTO,
JEFE DE DESPACHADORES, CHIHUAHUA, CHIH.

ALBERTO OLIVARES V.,
SUPERINTENDENTE, TORREON, COAH.



Ferrocarriles Nacionales de México
 CUADRO ESQUEMATICO
 de la División de
 TORREON