

SEGURIDAD



ANTE TODO

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DE GUADALAJARA

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

(Publicado en el "Diario Oficial" del 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, comprendiéndose perfectamente de uno y otras. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias".

HORARIO NUMERO 10

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

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE. MODIFICACIONES IMPORTANTES.

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES.

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

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

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

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS (CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPOR

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

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

MAQUINAS DIESEL-ELECTRICAS

Clase	DE-10 (Cga)	DE-11	DE-12	DE-10 (Psgr)	DE-9	DE-8
Iniciales	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números	6200 a 6209	6300-Aa6319-A	6400 a 6413	6210 a 6213	6100	6000 y 6001
Velocidad mínima, kilómetros por hora	18	18	18	23	23	34
Velocidad máxima, kilómetros por hora	80	105	105	105	105	145
Relación de engranes	65:12	62:15	63:15	62:15	63:15	58:21
Fuerza de tracción continuada, en libras	74,000	40,000	82,000	58,000	41,400	28,500
Base rígida, en pies y pulgadas	9'	9'	16'9"	9'	15'6"	15'4"
Peso en toneladas métricas	210	105	270	210	174	163

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

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

NOTAS:

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

TONELAJE ECUACIONADO

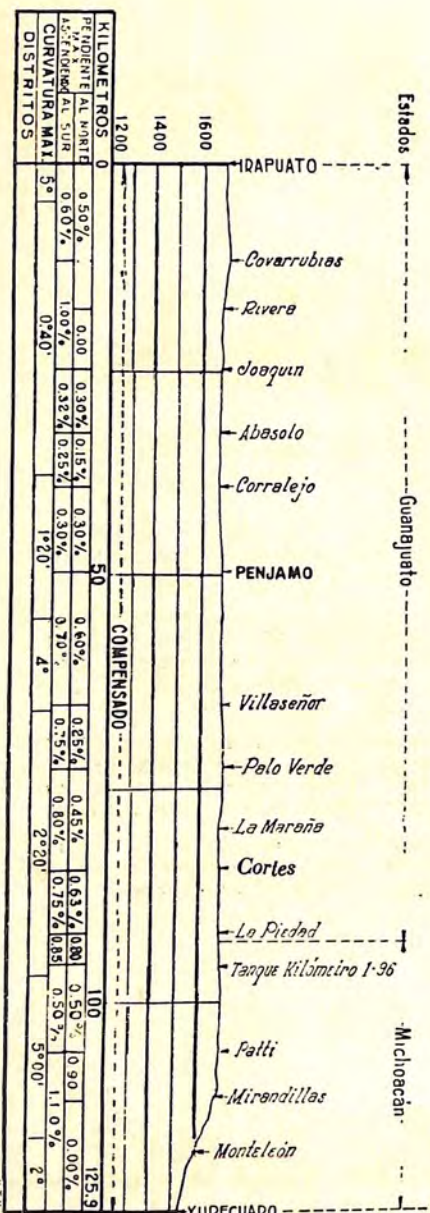
- 1) Tonelaje ecuacionado es una base nominal técnica que tiene por objeto compensar uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para los trenes compuestos de carros cargados o vacíos, o de cargados y vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de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

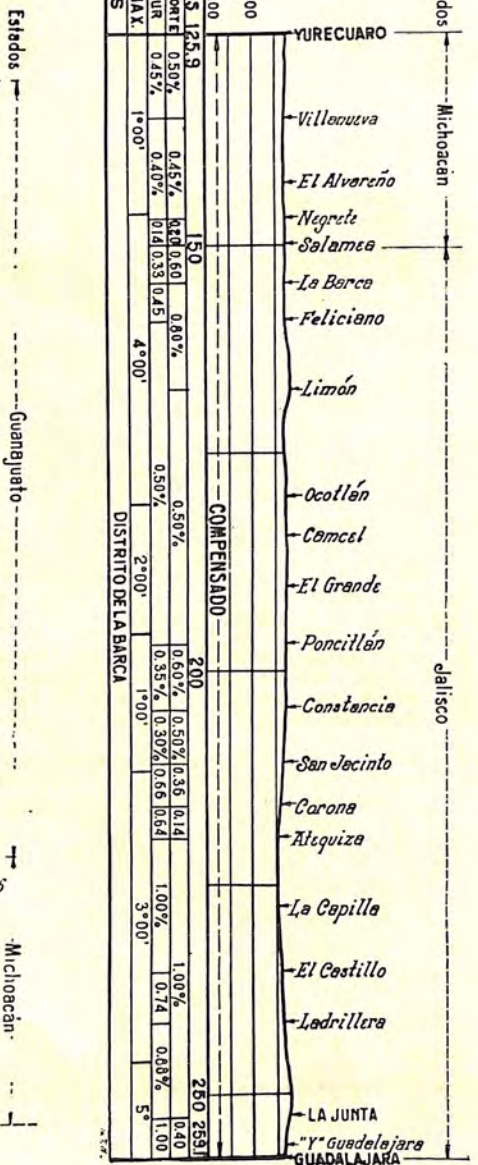
tracción. Se toma como punto de comparación la máquina que más se aproxima en fuerza según la tabla, que es de 41,000 libras y remolca 2,500 toneladas; el cálculo se plantea como sigue:
Una máquina con 41,000 libras de tracción remolca 2,500 toneladas ecuacionadas; se multiplican éstas por las 38,000 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, aumentese a su peso el 25% si van desconectadas o el 50% si van conectadas. Ejemplos: En el primer caso, una máquina que pesa 100 Tons. se tomará por 125; y en el segundo, una máquina que pesa 100 Tons. se tomará por 150.
- 8) Cuando se manejen máquinas muertas, el Jefe de Despachadores avisará a los Conductores y Maquinistas, la velocidad máxima que deban desarrollar sus trenes de acuerdo con los informes que debe proporcionar el Departamento Mecánico.



KILÓMETROS	125.9
PENDIENTE AL NORTE	0.50%
PENDIENTE AL SUR	0.45%
CURVATURA MAX.	1°00'
DISTRICTOS	1°00'
	4°00'
	0.50%
	0.50%
	0.35%
	1.00%
	0.74%
	0.88%
	1.00%
	1.00%
	1.00%
	5°



RUMBO AL NORTE

Número de las Estaciones	Distancia de Irapuato Kilómetros	SEGUNDA CLASE						PRIMERA CLASE						Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	ESTACIONES		
		503		501		17		313		311		11					5	
		Rápido Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.				H. M.	H. M.	H. M.
A-353	0.0	S. 20.00	S. 5.40	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	S. 16.30	DN..... IRAPUATO.....(RI)		
I-13	12.1	20.20	6.00	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	b 16.43	..... COVARRUBIAS.....	
I-17	16.2	20.26	6.08	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	b 16.47	..... RIVERA.....	
I-24	24.0	20.37	6.19	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	b 16.55	..... JOAQUIN.....	
I-33	32.2	20.47	6.38	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	p 17.07	D..... ABASOLO.....(AB)		
I-39	38.3	20.56	6.50	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	p 17.15	D..... CORRALEJO.....(RF)		
I-50	49.7	21.35	7.30	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	p 17.27	..... PENJAMO.....(PA)	
I-65	64.2	22.08	7.51	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	p 17.48	D..... VILLASEÑOR.....(VN)		
I-72	71.3	22.30 ^{X6}	8.04	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	p 17.56	D..... PALO VERDE.....(PV)		
I-81	80.4	.....	.....	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	..... LA MARAÑA.....
I-85	84.6	22.45	8.22	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	b 18.09	..... CORTES.....	
I-92	91.3	23.09 ^{X12}	8.50	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	p 18.17	D..... LA PIEDAD.....(DA)		
I-96	95.5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..... TANQUE KILOM. I-96.....
I-105	104.6	23.25	9.10	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	p 18.44	D..... PATTI.....(IA)		
I-113	112.7	.....	.....	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	b 18.44	..... MIRANDILLAS.....
I-118	117.5	23.42 ^{X6}	9.29	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	b 19.00	..... MONTELEON.....	
I-126	125.9	23.55 ^{X504}	9.40 ^{X502}	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	q 19.08	DN... YUCUARO... (YO)		
I-134	133.2	0.40	11.30	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	b 19.35	..... VILLANUEVA.....	
I-142	141.4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..... EL ALVAREÑO.....
I-147	146.8	0.56	12.01 ^{X314}	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	p 19.48	D..... NEGRETE.....(NG)		
I-150	149.6	.....	.....	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	b 19.48	..... SALAMEA.....
I-154	153.1	1.06	12.26	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	p 19.57	..... LA BARCA.....(BR)	
I-158	157.7	1.13	12.34	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	b 20.12	..... FELICIANO.....	
I-167	166.3	1.26	12.50	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	b 20.26 ^{X6}	..... LIMON.....	
I-180	179.3	1.55	13.25	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	p 20.37	DN..... OCOTLAN.....(OC)		
I-182	181.7	.....	.....	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	b 20.50 ^{X12}	..... CAMCEL.....
I-191	190.4	2.10	13.40	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	b 21.02	..... EL GRANDE.....	
I-197	196.8	2.20	13.53	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	p 21.12	D..... PONCITLAN.....(PC)		
I-203	202.6	2.28	14.03	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	b 21.18	..... CONSTANCIA.....	
I-211	210.8	2.39	14.15	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	..... SAN JACINTO.....	
I-216	215.6	.....	.....	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	b 21.26	..... CORONA.....
I-219	218.4	2.55	14.33	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	p 21.35 ^{X504}	D..... ATEQUIZA.....(AQ)		
I-227	226.8	3.07	14.48	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	p 21.45	D..... LA CAPILLA.....(CI)		
I-235	234.3	3.19	15.03	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	p 21.55	..... EL CASTILLO.....(AJ)	
I-242	241.7	3.33	15.18	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	b 22.04	..... LADRILLERA.....	
I-252	251.9	3.55	15.40	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	p 22.17	..... LA JUNTA.....	
I-258	257.8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	VIA DOBLE
I-260	259.1	LI. 4.15	LI. 16.00	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	LI. 22.35	..... "Y" GUADALAJARA.....	
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	..... GUADALAJARA.....(DS-G)	
		503	501	17	313	311	11	5								HORARIO No. 10		
		Rápido Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario								HORARIO No. 10		

NOTAS:

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

Dirección Superior "AL NORTE"

DISTRITO DE LA BARCA		RUMBO AL SUR								Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"	
HORARIO No. 10		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE					SEGUNDA CLASE		Escapes	Otras	Patio	ABCGRTY
ESTACIONES			Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario				
				18	314	312	6	12	502	504			
DN	IRAPUATO (RI)	14	0.60	q H. M. 11.13.05	AL DISTRITO DE LOS REYES	H. M. 11.19.10	H. M. 11.23.55	H. M. 11.1.05	H. M. 11.15.35	H. M. 11.4.35	Patio	ABCGRTY	
	12.1 COVARRUBIAS	4	1.00	b 12.50		b 18.53	23.38	0.48	15.18	4.18 ^{x11}	44		
	4.1 RIVERA	9		b 12.46		b 18.46	23.33	0.42	15.11	3.51	38		
	7.8 JOAQUIN	9	0.32	b 12.38		b 18.35	23.24	0.32	14.58	3.39	44		
D	8.2 ABASOLO (AB)	7	0.25	p 12.29		p 18.24	23.16	0.23	14.45	3.27 ^{x5}	38	G	
D	6.1 CORRALEJO (RF)	12	0.30	p 12.19		p 18.15	23.10	0.16	14.34	3.03	54		
DN	11.4 PENJAMO (PA)	16	0.70	p 12.07 11.57		S. 18.00 H. M.	p 22.59 22.53	p 0.04 23.54	14.14	2.45	Patio	ABCGRTY	
D	14.5 VILLASEÑOR (VN)	8	0.75	p 11.44			22.38	23.39	13.32	2.14	31	G	
D	7.1 PALO VERDE (PV)	15	0.80	p 11.36			22.30 ^{x503}	23.31	13.20	2.04	43	G	
	9.1 LA MARAÑA	7	0.75	b							No hay		
	4.2 CORTES	15	0.85	b 11.21		22.17	23.17	13.01	1.47	39			
D	6.7 LA PIEDAD (DA)	7	0.50	p 11.14 10.59		p 22.10	p 23.09 ^{x503}	12.50	1.37	50-44	G		
	4.2 TANQUE KILOM. 1-96	15	0.35							No hay	A		
D	9.1 PATTI (IA)	16	1.10	p 10.46		21.54	22.50	12.24	1.15	60			
	8.1 MIRANDILLAS	9	0.45	b						No hay			
DN	4.8 MONTELEON	8	0.45	b 10.26	q H. M. 11.12.30	p 21.33	22.28	11.57	0.40	45			
	8.4 YURECUARO (YO)	8	0.45	p 10.13 9.49 ^{x501}	b 12.20	p 21.19 21.13	p 22.13 22.07	11.35 ^x 10.15 ^{x501}	0.20 ^x 23.55 ^{x503}	Patio	ABCGRTY		
	7.5 VILLANUEVA	15	0.40	b 9.42		21.03	21.56	10.04	23.45	43			
	8.2 EL ALVAREÑO	8	0.14							No hay			
D	5.4 NEGRETE (NG)	8	0.33	p 9.29	p 12.01 ^{x501}	p 20.51	p 21.41	9.46	23.26	58	G		
	2.8 SALAMEA	5	0.45	b						4ES			
D	3.5 LA BARCA (BR)	10	0.33	p 9.18 9.08	p 11.49 ^{x313}	p 20.42	p 21.32	9.35	23.16	44-33	G		
	4.6 FELICIANO	14	0.50	b 9.03	b 11.36	20.34	21.21	9.20	23.09	16			
	8.6 LIMON	12	0.50	b 8.53	b 11.24	20.26 ^{x17}	21.11	9.07	22.57	40			
DN	13.0 OCOTLAN (OC)	7	0.35	p 8.40 8.23 ^{x502}	p 11.08	p 20.11	p 20.57 20.50 ^{x17}	8.50 8.09 ^{p18}	22.40	Patio	AGTY		
	2.4 CAMCEL	7	0.30	b						62			
	8.7 EL GRANDE	9	0.66	b 8.11	b 10.49	19.55	20.39	7.54	22.10	45			
D	6.4 PONCITLAN (PC)	8	0.64	p 8.03 7.57	p 10.40	19.47	p 20.33	7.44 ^{x11}	22.02	45	G		
	5.8 CONSTANCIA	8	0.64	b 7.50 ^{x11}	b 10.31	19.40	20.26	7.09	21.55	43			
	8.2 SAN JACINTO	9	0.74	b 7.41	b 10.20	19.31	20.17	6.59	21.46	37			
	4.8 CORONA	8	0.66	b						No hay			
D	2.8 ATEQUIZA (AQ)	9	1.00	p 7.31	p 10.08	19.22	b 20.08	6.46 ^{x5}	21.35 ^{x17}	59	A G		
D	8.4 LA CAPILLA (CI)	8	1.00	p 7.19 7.12	p 9.54	19.12	19.59	6.26	20.58	43			
D	7.5 EL CASTILLO (AI)	8	0.74	p 7.06 ^{x5}	p 9.44	19.03	19.51	6.15	20.47	55			
	7.4 LADRILLERA	12	0.88	b 6.54	b 9.34	18.54	19.43	6.04	20.35	42			
VIA DOBLE	10.2 LA JUNTA	8	1.00	p 6.42	p 9.20	18.42	19.31	5.49	20.20	29	R TY		
	5.9 "Y" GUADALAJARA	2	1.00							No hay	Y		
DN	1.5 GUADALAJARA (DS-G)			S. 6.30 H. M.	S. 9.05 ^{x11} H. M.	S. 18.30 H. M.	S. 19.20 H. M.	S. 5.30 H. M.	S. 20.00 H. M.	Patio 1050	ABCGMRT		
HORARIO No. 10				18	314	312	6	12	502	504			
				Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario			

NOTAS:

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

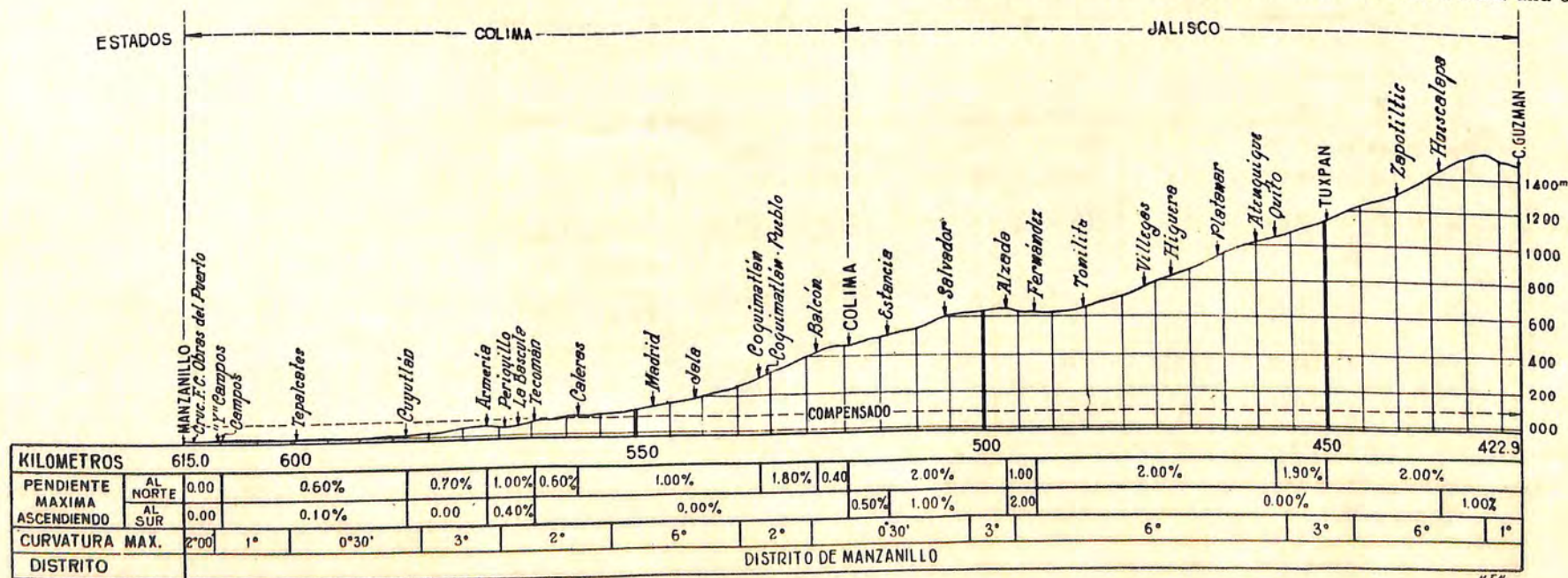
Dirección Superior "AL NORTE"

Número de las Estaciones	Distancia de Irapuato vía Guadaluajara Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE MANZANILLO		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Balsa Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y"	
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE				ESTACIONES	MIXTOS y Carga		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE	Escapes		Otras
		425	93	91							94	92	426			
		Carga Diario excepto Domingo	Pasajeros Miérc., Viernes y Domingo	Pasajeros Diario	Por ciento	Pasajeros	HORARIO No. 10					Carga Diario excepto Domingo				
		H. M.	H. M.	H. M.			D..... MANZANILLO..(NC)					H. M.	H. M.	H. M.	Patio	
I-615	615.0	S. 10.55	S. 19.15	S. 6.25			0.4					LI. 8.40	LI. 19.25	LI. 9.45	44-175	ABGRTY
.....	614.6	.....	.....	.....	0.00	4	CRUCERO F.C. OBRAS DEL PTO.		5	0.00		.....	.....	.....	No hay	.....
I-612-A	611.7	.....	19.19 X92	6.29			2.9					.....	19.19 X93	.....	44	Y
I-612	611.3	11.03	.....	b 6.31			0.4					8.26	b 19.12	9.33	No hay	.....
I-600	599.2	11.19	19.35	6.45	0.60	10	12.1		13	0.10		8.15	19.01	9.17	3	.....
I-584	583.3	11.40	p 19.50	p 7.00		13	15.9		18			p 7.59	p 18.45	8.56	29-15	.....
I-572	571.5	12.00	p 20.08	p 7.18	0.70	9	11.8		13	0.00		p 7.44	p 18.30	8.40	20	.....
I-570	569.6	.....	.....	b		3	1.9		4	0.40		.....	b .....	.....	4	.....
I-569	568.1	.....	.....	b	1.00		1.5					.....	b	8.33	9	.....
I-565	564.5	12.15	p 20.22	p 7.32 X94		3	3.6		4			p 7.32 X91	p 18.18	8.26	39-21	.....
I-559	558.4	12.28	p 20.34	p 7.44	0.60	5	6.1		7			p 7.19	p 18.07	8.16	16	A G
I-548	548.0	12.53	p 20.50	p 8.00 X426		9	10.4		13			p 7.04	p 17.52	8.00 X91	24	.....
I-541	540.9	13.13	21.01	b 8.11	1.00	7	7.1		9			6.52	b 17.40	7.33	24	.....
I-532	532.0	13.38	21.19	p 8.29		8	8.9		11	0.00		6.40	p 17.28	7.19	26-15	A
I-531	530.6	.....	p 21.23	p 8.33	1.80	7	1.4		9			p 6.35	p 17.23	.....	No hay	T
I-525	524.1	14.28	21.37	b 8.47			6.5					6.27	b 17.15	7.07	32	.....
I-520	519.6	LI. 14.40	LI. 21.42	LI. 8.52	0.40	3	4.5		4			S. 6.22	S. 17.10	S. 7.00	30-175	ACGRTY
		H. M.	H. M.	H. M.			DN..... COLIMA.....(IM)					H. M.	H. M.	H. M.		
		425	93	91			HORARIO No. 10					94	92	426		
		Carga Diario excepto Domingo	Pasajeros Miérc., Viernes y Domingo	Pasajeros Diario								Pasajeros Miérc., Viernes y Domingo	Pasajeros Diario	Carga Diario excepto Domingo		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- Núm. 426 es superior a Núm. 425.
- Hay un ladero particular en Kilóm. I-537.204 denominado "La Gloria" con capacidad para 4 unidades de 13.7 Mts.
- Hay un escape en Kilóm. I-545.528 denominado "Los Libros" con capacidad para 12 unidades de 13.7 Mts. Puede usarse para encuentros o libramientos.
- Hay una espuela E. N. en Kilóm. I-610.7 con capacidad para 3 unidades de 13.7 Mts.
- De la capacidad que se muestra en "Y" Campos corresponden 24 unidades de 13.7 Mts. a la cola de la "Y" y 10 unidades de 13.7 Mts. a cada una de sus ramas.



Número de las Estaciones	Distancia de Irapuato vía Guadaluaira	RUMBO AL NORTE						HORARIO No. 10		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						ESTACIONES		PRIMERA CLASE			Segunda Clase			
		427	93	91	303		Por ciento	Pasajeros	92			304	94	428				
		Carga Diario	Pasajeros Miérc., Viernes y Domingo	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pendiente máxima ascendiendo			Mixtos y Carga	Pendiente máxima ascendiendo	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Martes, Jueves y Sábado	Carga Diario	Escapes	Otras		
I-520	519.6	S. 5.10	S. 22.02	S. 9.17			5	DN.....COLIMA.....(IM)	6	0.50	Ll. 16.45	Ll. 6.02	Ll. 15.20	Patio 30-175	ACGRTY			
I-515	514.1	.....	.....	b			7	.....5.5.....ESTANCIA.....	9	1.00	b .....	.....	.....	No hay	.....		
I-507	506.1	5.45 x94	p 22.16	p 9.35		2.00	7	D.....8.0.....SALVADOR.....(VU)	10	2.00	p 16.28	p 5.45 x427	14.59	23	G			
I-498	497.2	6.04	p 22.24	p 9.47		1.00	4	D.....8.9.....ALZADA.....(JD)	11	0.00	p 16.15	p 5.32	14.39	23	G			
I-494	493.1	6.12	22.29	b 9.54		2.00	4	.....4.1.....FERNANDEZ.....	9	3.00	b 16.07	5.24	14.26	27	.....		
I-486	485.8	6.30	p 22.41	p 10.06		2.00	8	D.....7.5.....TONILITA.....(OL)	5	0.80	p 15.56	p 5.13	14.13	18	.....		
I-478	477.2	6.52	p 22.58	p 10.23		2.00	9	D.....8.6.....VILLEGAS.....(VM)	11	0.00	p 15.42	p 4.59	13.53	21	A			
I-474	473.6	7.03	p 23.06	p 10.31		2.00	4	D.....5.6.....HIGUERA.....(HG)	5	0.80	p 15.33	p 4.50	13.46	21	.....		
I-467	466.6	7.22	23.19	b 10.44		2.00	7	D.....7.0.....PLATANAR.....	9	0.00	b 15.23	4.40	13.36	19	T			
I-461	460.8	7.34	p 23.30	p 10.55		2.00	7	D.....5.8.....ATENQUIQUE.....(CO)	9	0.00	p 15.14	p 4.31	13.26	33	.....		
I-458	457.9	7.42	23.35	b 11.00		2.00	4	.....2.9.....QUITO.....	5	0.80	b 15.09	4.26	13.11	18	A		
I-451	450.7	7.57	p 23.59	p 11.14		2.00	7	D.....7.2.....TUXPAN.....(UX)	9	0.00	p 14.59	p 4.16	12.59	30	A G			
I-441	440.8	8.22	p 0.17	p 11.32		2.00	9	D.....9.9.....ZAPOTILIC.....(ZF)	12	0.00	p 14.44	p 4.01	12.40	16-37	G			
I-435	434.2	8.39	0.30	p 11.45		2.00	6	D.....6.6.....HUESCALAPA.....(HU)	8	0.00	p 14.33	3.50	12.25	18-27	.....		
I-423	422.9	9.45	0.48 1.03	q 12.03 x428 12.23	S. H. M. 7.05	2.00	10	D.....11.5.....CIUDAD GUZMAN.....(ZP)	13	1.00	q 14.20 13.55	Ll. 12.20	p 3.37 3.17	12.05 x91 10.35	PATIO 30-140	ACGRTY		
I-414	413.1	.....	.....	b		0.90	8	.....9.8.....PROVIDENCIA.....	11	0.40	b .....	.....	.....	4	.....		
I-411	410.6	10.05	1.16	p 12.36	p 7.21	0.40	2	D.....2.5.....MANZANO.....(MR)	3	0.00	p 13.42	p 21.02	3.04	10.20	26		
I-407	406.7	10.13 x428	1.21	b 12.41	b 7.28	1.00	35.9.....NICOLAS.....	4	0.00	b 13.36	b 20.54	2.58	10.13 x427	31-11		
I-400	399.7	10.25	1.33	b 12.53	b 7.40	0.00	97.0.....QUEMADO.....	11	3.00	b 13.19	b 20.34	2.41	9.39	44		
I-395	394.8	10.36	p 1.42	p 13.07 x92	p 7.58	0.00	4	D.....4.9.....SAYULA.....(YU)	6	0.80	p 13.12 13.02 x91	p 20.24	p 2.34	9.29	34-37	A G		
I-387	386.7	10.49	1.51	b 13.16	b 8.11	0.00	78.1.....CARMELITA.....	10	0.50	b 12.52	b 20.02	2.19	9.07	26		
I-380	380.0	.....	.....	b	b	1.00	9	.....6.7.....AMACUECA.....	13	0.00	b	b .....	.....	No hay	.....		
I-377	376.2	11.05	p 2.06	b 13.31	b 8.29	0.40	5	D.....3.8.....ATOYAC.....(FR)	7	0.70	p 12.39	p 19.47	p 2.06	8.51	24		
I-370	370.0	11.15	2.14	b 13.39	b 8.41 x428	0.40	56.2.....TECHALUTA.....	7	0.70	b 12.27	b 19.32	1.52	8.41 x303	19		
I-361	360.4	11.29	p 2.27	p 13.52	p 8.57	0.50	8	D.....9.6.....VERDIA.....(HA)	11	0.20	p 12.16	p 19.18	p 1.42	8.17	41	G		
I-350	349.3	12.02 x92	p 2.43	p 14.08	p 9.19	1.00	9	D.....11.1.....ZACOALCO.....(ZO)	13	0.60	p 12.02 x427	p 19.00	p 1.28	8.01	48	A		
I-340	339.7	12.16	p 2.56	p 14.21	p 9.33	0.50	8	D.....9.6.....CATARINA.....(AR)	11	0.20	p 11.48	p 18.41	p 1.13	7.45	40		
I-328	327.5	12.44	p 3.11	p 14.36	p 9.56	0.40	10	D.....12.2.....SANTA ANA.....(SV)	15	0.00	p 11.35	p 18.23	p 1.00	7.27	22	G		
I-324	323.8	.....	.....	b	b	0.40	8	.....3.7.....MASCOTA.....	11	0.00	b	b .....	.....	3	.....		
I-320	319.5	12.58	3.22	b 14.46	b 10.08	1.00	54.3.....BALASTRE.....	7	0.00	b 11.20	b 18.09	0.45	7.10	27		
I-314	313.9	.....	3.30	b 14.54	b 10.20	0.30	6	.....5.6.....VALENCIA.....	8	0.60	b	b .....	.....	No hay	.....		
I-308	307.6	13.27	p 3.41	p 15.05	p 10.38	0.30	6	D.....6.3.....MAZATEPEC.....(MK)	8	0.60	p 11.08	p 17.53	p 0.33	6.49	38-111	A Y		
I-301	301.0	.....	.....	b	b	0.30	10	.....6.6.....TEPETATES.....	13	0.00	b	b .....	.....	No hay	.....		
I-297	296.7	13.45	3.55	b 15.19	b 10.55 x92	0.30	94.3.....FLORES.....	11	0.80	b 10.55 x303	b 17.35	0.19	6.29	28		
I-288	287.2	14.06	p 4.10	p 15.34	p 11.12	0.30	9	D.....9.5.....TLAJOMULCO.....(MU)	11	0.80	p 10.42	p 17.22	p 0.07	6.15	29		
I-285	284.3	.....	.....	b	b	0.30	9	.....2.9.....LOMAS DE TEJEDA.....	12	1.00	b	b .....	.....	No hay	.....		
I-277	276.9	14.27	4.23	b 15.47	b 11.28	1.00	67.4.....OROZCO.....	8	0.00	b 10.29	b 17.04	23.54	6.00	28		
I-271	270.6	.....	.....	b	b	1.00	6	.....6.3.....INCALPA.....	8	0.00	b	b .....	.....	12	.....		
I-268	267.5	.....	.....	b	b	1.00	4	.....5.1.....MOJONERA.....	5	0.00	b	b .....	.....	51	.....		
I-252	266.3	14.50	p 4.38	p 16.02	p 11.48	0.40	6	VIA DOBLE {1.2.....LA JUNTA.....	8	1.00	p 10.16	p 16.49	p 23.42	5.30	29	R TY		
I-258	260.4	.....	.....	b	b	0.40	6	.....5.9 ....."Y" GUADALAJARA.....	2	1.00	.....	.....	.....	No hay	Y
I-260	259.1	Ll. 15.10 H. M.	Ll. 5.00 H. M.	Ll. 16.20 H. M.	Ll. 12.05 H. M.	0.40	2	DN.....1.3.....GUADALAJARA.....(DS-G)	2	1.00	S. 10.05 H. M.	S. 16.35 H. M.	S. 23.30 H. M.	S. 5.10 H. M.	Patio 1050	ABCGMRT		
		427	93	91	303			HORARIO No. 10			92	304	94	428				
		Carga Diario	Pasajeros Miérc., Viernes y Domingo	Pasajeros Diario	Mixto Diario						Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Martes, Jueves y Sábado	Carga Diario				

Dirección Superior "AL NORTE"

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

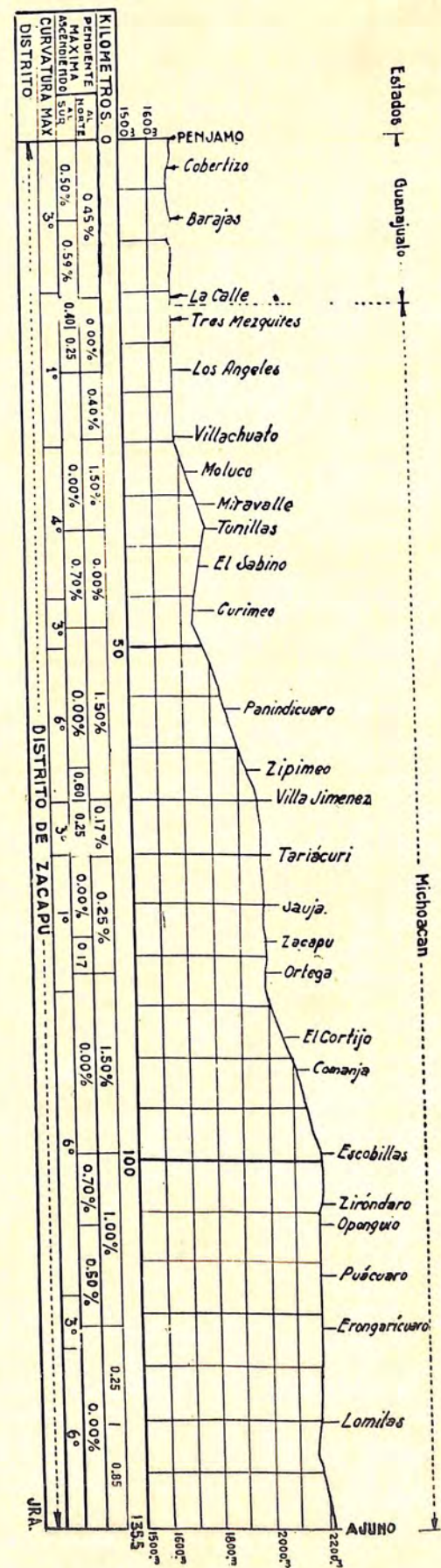
2) Hay un ladero en Kilóm. I-460.1 con capacidad para 9 unidades de 13.7 Mts.

Número de las Estaciones	Distancia de Pénjamo Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ZACAPU		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Báscula Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y"	
		Primera Clase			HORARIO No. 10		Primera Clase				
		311	Pendiente máxima ascendiendo		ESTACIONES	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	312	Pendiente máxima ascendiendo			
		Mixto Diario	Por ciento	Pasajeros	Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Diario	Escapes	Otras		
I - 50	0.0	S. 6.40			DN.....	PENJAMO.....(PA)	9	0.50	U. 17.20	Patio	A B C G R T Y
IN- 3	3.0	b 6.46	0.45	6		3.0 COBERTIZO	9	0.50	b 17.13	3	.....
IN- 8	7.8	b 6.53				4.8 BARAJAS			b 17.03	4	.....
IN- 16	15.3	b 7.03		6		7.5 LA CALLE	8	0.59	b 16.51	38	.....
IN- 18	17.5	b 7.08	0.00	2		2.2 TRES MEZQUITES	3	0.40	b 16.45	22	.....
IN- 23	22.7	b 7.16		4		5.2 LOS ANGELES	6	0.25	b 16.36	19	.....
IN- 30	29.3	p 7.35	0.40	5		6.6 D..... VILLACHUATO.....(VF)	7		p 16.25	37-19	.....
IN- 33	32.8	b 7.44				3.5 MOLUCO	11	0.00	b 16.08	No hay	.....
IN- 36	35.9	b	1.50	8		5.1 MIRAVALLE			b	No hay	.....
IN- 39	38.3	b 7.59				2.4 TUNILLAS			b 15.56	29	.....
IN- 43	42.8	b 8.07	0.00	7		4.5 EL SABINO	10	0.70	b 15.48	No hay	.....
IN- 47	46.4	p 8.17				5.6 D..... CURIMEO.....(CU)	12		p 15.41	38	A
IN- 57	56.1	q 8.56	1.50	10		9.7 D..... PANINDICUARO.....(PD)	12	0.00	p 15.22	30	T
IN- 63	62.6	b 9.11				6.5 ZIPIMEO	12		b 15.01	No hay	.....
IN- 66	65.5	p 9.20	0.17	10		2.9 D..... VILLA JIMENEZ.....(PI)		0.60	p 14.56	30	.....
IN- 71	70.2	p 9.28	0.25	4		4.7 D..... TARIACURI.....(RQ)	5	0.25	p 14.44	14	.....
IN- 75	74.9	b 9.38				4.7 JAUJA	5	0.00	b 14.35	24	A Y
IN- 78	77.6	p 9.53		2		2.7 D..... ZACAPU.....(ZU)	3		p 14.26	18	T
IN- 82	81.5	b 9.59	1.50	3		5.9 ORTEGA	4	0.17	b 14.10	9	.....
IN- 88	87.8	b 10.13		6		6.3 EL CORTIJO	8		b 14.00	3	.....
IN- 92	91.2	p 10.23		4		3.4 D..... COMANJA.....(FP)	5	0.00	p 13.53	33	.....
IN-100	99.3	b 10.41	1.00	9		8.1 ESCOBILLAS	11		b 13.38	40	.....
IN-104	104.0	b 10.50				4.7 ZIRONDARO	9	0.70	b 13.28	No hay	.....
IN-107	106.2	b 10.55		8		2.2 OPONGUIO			b 13.22	7	.....
IN-112	111.4	b 11.05	0.25	6		5.2 PUACUARO	7	0.50	b 13.12	No hay	.....
IN-117	116.3	p 11.16		5		4.9 D..... ERONGARICUARO.....(GQ)	7		p 13.02	35	.....
IN-125	125.0	b 11.28	0.85	21		8.7 LOMITAS	26	0.00	b 12.46	No hay	.....
N -451	135.5	U. 11.45 H. M.				10.5 D..... AJUNO.....(JO)			S. 12.30 H. M.	Patio	A R T Y
		311							312		
		Mixto Diario				HORARIO No. 10			Mixto Diario		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Trenes de este Distrito están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Uruapan, de la División del Pacífico, en Ajuno, bajo protección de bandera.
- 2) No. 311 debe virarse al llegar a Ajuno para entrar retrocediendo a la estación.
- 3) En Kilóm. IN-75.355 hay un ladero con capacidad para 20 unidades de 13.7 Mts. denominado "Viscosa".



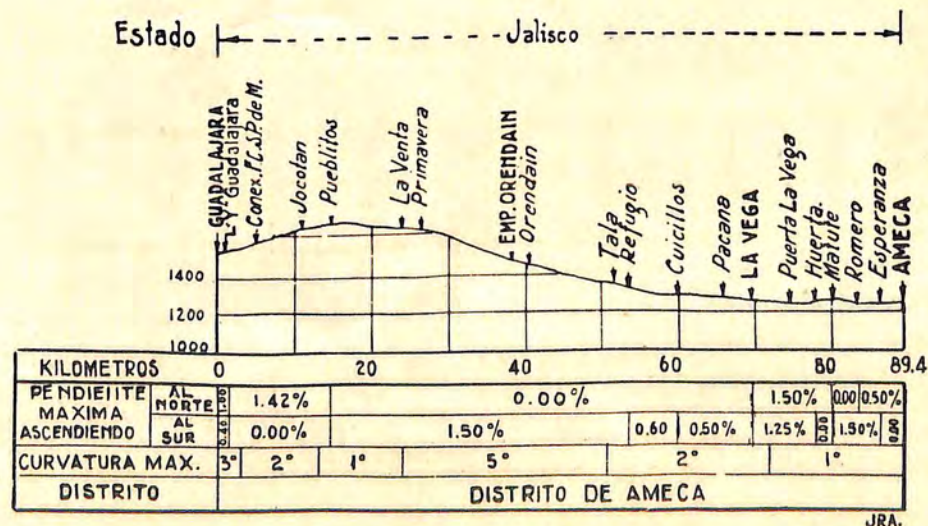
Número de las Estaciones	Distancia de Guadalajara	RUMBO AL NORTE					Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRICTO DE AMECA	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR					Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Báscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"	
		Segunda Clase	PRIMERA CLASE								ESTACIONES	PRIMERA CLASE						Segunda Clase
		509	305	97	307	309						310	306	308	98			510
		Carga Lunes, Miércoles y Viernes	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Por ciento	Pasajeros	Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Carga Martes, Jueves y Sábado	Escapes	Otras	
I-260	0.0	DEL F.C. SUD-PACIFICO DE MEXICO	H. M. S. 15.15	H. M. S. 11.40	H. M. S. 9.10	H. M. S. 7.30	1.00	2	DN DOBLE { ... GUADALAJARA (DS-G) VIA DOBLE "Y" GUADALAJARA	2	0.40	H. M. LI. 9.40	H. M. LI. 10.45	H. M. LI. 16.45	H. M. LI. 17.00	AL F.C. SUD-PACIFICO DE MEXICO	Patio 1050	ABCGRMT
ID -5	4.7	H. M. S. 7.25	15.23	11.52	9.18 X310	7.45		3	CONEXION F. C. S. P. DE M.	4		9.18 X307	10.28	16.29	16.39	H. M. LI. 17.35	No hay	Y
ID-12	11.2	7.40	b 15.32	12.07	b 9.34	8.00	1.42	6	JOCOTAN	7	0.00	8.55	b 10.18	b 16.19	16.29	17.25	15	
ID-15	14.4	7.48	15.37	12.14	9.40	8.07		12	PUEBLITOS	15		8.50	10.13	16.14	16.24	17.17	2ES	
ID-24	23.9	8.05 X310 P 309	15.53 X308 X 98	12.30	p 9.56 X306	8.25 P 509 X310		16	D. LA VENTA (VC)	20		8.22 X509	p 9.56 X307	p 15.53 X305	15.52 X305	16.55	29	
ID-27	26.2	8.41	b 15.58	12.36	b 10.01	8.29		16	PRIMAVERA	20		8.15	b 9.48	b 15.37	15.47	16.46	No hay	
ID-38	38.0	LI. 9.00	p 16.17 X510	LI. 12.55	p 10.23	LI. 8.45		3	DN EMP. ORENDAIN (RY)	4	1.50	S. 7.45	p 9.29	p 15.15	S. 15.25	S. 16.17 X305	26	Patio
ID-41	40.8	H. M. p 16.25		H. M. p 10.29				3	D. ORENDAIN (OX)	4		H. M. p 9.21	p 15.05		H. M.		33	ARY
ID-52	52.0	AL F. C. SUD-PACIFICO DE MEXICO		AL F. C. SUD-PACIFICO DE MEXICO		AL F. C. SUD-PACIFICO DE MEXICO	0.00	14	TALA	17		DEL F. C. SUD-PACIFICO DE MEXICO					15ES	
ID-54	53.4		p 16.43		p 10.50			8	D. REFUGIO (RF)	9	0.60	p 8.59	p 14.28				42	
ID-61	60.3		b 16.53		b 11.02			10	D. CUICILLOS	12	0.50	b 8.47	b 14.15				26	
ID-66	65.1		b 17.01		b 11.11			10	PACANA	12	0.50	b 8.38	b 14.05				7	
ID-70	69.4		LI. 17.08		p 11.34			12	D. LA VEGA (VG)	14	1.25	S. 8.30	p 13.56				18 - 46	ABCGRTY
ID-75	74.3		H. M. p 16.25		b 11.45			14	D. PUERTA LA VEGA	14	1.25	H. M. b 13.30					No hay	
ID-78	77.8		AL DISTRITO DE SAN MARCOS		b 11.52		1.50	12	D. HUERTA	14	0.00	b 13.23					11ES	
ID-81	80.2				b 11.59			12	D. MATUTE	12	1.50	b 13.18					18	
ID-84	83.1				b 12.05		0.00	11	D. ROMERO	12	1.50	b 13.12					No hay	
ID-87	86.5				b 12.13		0.50	11	D. ESPERANZA	12	0.00	b 13.05					No hay	
ID-90	89.4		LI. 12.20		H. M. LI. 12.20			11	D. AMECA (AM)	12	0.00	S. 13.00	H. M.				Patio 18 - 38	AGRY
		509	305	97	307	309			HORARIO No. 10			310	306	308	98	510		
		Carga Lunes, Miércoles y Viernes	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Mixto Diario						Mixto Diario	Mixto Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Carga Martes, Jueves y Sábado		

Dirección Superior "AL NORTE"

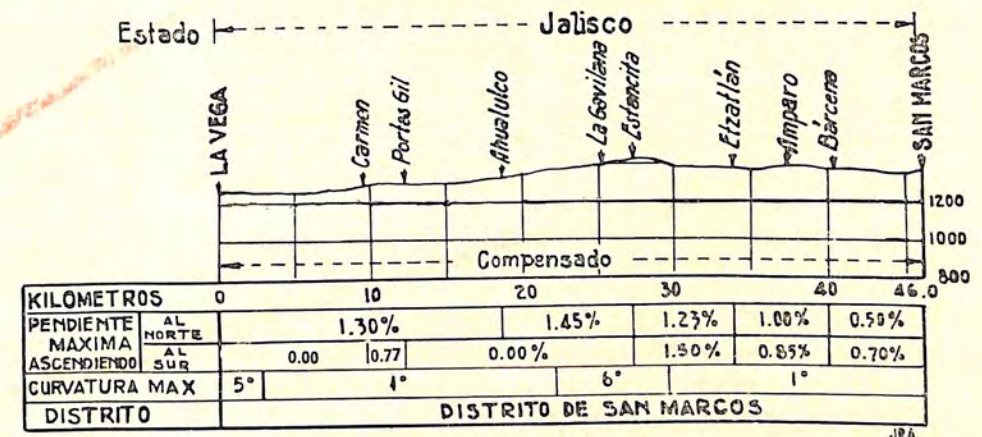
NOTAS:

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

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



Número de las Estaciones	Distancia de La Vega	RUMBO AL NORTE			Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE SAN MARCOS		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Bascula Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y"
		1a. Clase		Pendiente máxima ascendiendo		HORARIO No. 10		1a. Clase			
		305	Mixto Diario			Por ciento	Pasajeros	Mixto Diario	306		
ID-70	0.0	H. M. S. 17.28			11	D..... LA VEGA.....(VG)	13	0.00	LI. 8.20	Patio 18 - 46	ABCGRTY
IS-10	9.7	b 17.46	1.30			9.7 CARMEN.....		0.77	b 8.01	17	
IS-13	12.3	b 17.52			10	2.6 PORTES GIL.....	12		b 7.55	2ES	
IS-19	18.6	p 18.12				6.3 AHUALULCO.....(AC)		0.00	p 7.43	18	
IS-26	25.2	b 18.28	1.45		11	6.6 LA GAVILANA.....	12		b 7.25	5	
IS-28	27.4	b 18.35				2.2 ESTANCITA.....			b 7.19	8	
IS-34	33.8	p 19.03	1.23		7	6.4 ETZATLAN.....(ZN)	9	1.50	p 7.06	22	G
IS-35	34.4	.....	1.00		7	0.6 AMPARO.....	9	0.85	.....	22	
IS-41	40.3	b 19.17				5.9 BARCENA.....		0.70	b 6.50	11	
IS-46	46.0	LI. 19.30 H. M.	0.50		6	5.7 SAN MARCOS.....(SW)	8		S. 6.40 H. M.	Patio 22	AGRTY
		305							306		
		Mixto Diario							Mixto Diario		



Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

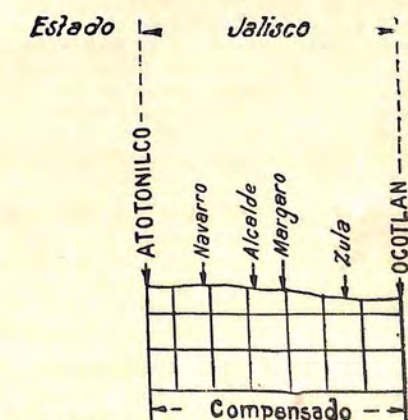
En Kilóm. IS-22.9 hay un ladero particular de la Cía. Minera "La Occidental", S. A. con capacidad para 21 unidades de 13.7 Mts.

Número de las Estaciones	Distancia de Ocotlán	RUMBO AL NORTE			Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ATOTONILCO		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Bascula Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y"	
		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo		HORARIO No. 10		PRIMERA CLASE				
		317	315			Por ciento	Pasajeros	Mixto Diario	318			
IC-35	34.4	H. M. S. 18.25	H. M. S. 6.05		9	D..... ATOTONILCO.....(AO)	11	0.80	LI. 10.00	LI. 22.20	22	AGRTY
IC-27	26.2	b 18.40	b 6.19	0.80		8.2 NAVARRO.....		0.80	b 9.41	b 22.01	3	
IC-24	24.0	.....	b		8	2.2 GASPAR.....	9	1.00	b	b	No hay	
IC-20	19.2	b 18.54	b 6.32	1.00		4.8 ALCALDE.....		0.90	b 9.27	b 21.47	18	
IC-16	15.1	b 19.02	b 6.40		5	4.1 MARGARO.....	6		b 9.19	b 21.39	2ES	G
IC-8	7.9	b 19.15	b 6.52	0.80	8	7.2 ZULA.....	10	0.20	b 9.04	b 21.24	19	
I-180	0.0	LI. 19.35 H. M.	LI. 7.10 H. M.		9	7.9 OCOTLAN.....(OC)	11		S. 8.50 H. M.	S. 21.10 H. M.	Patio	ACGRTY
		317	315						316	318		
		Mixto Diario	Mixto Diario						Mixto Diario	Mixto Diario		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

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



INSTRUCCIONES GENERALES

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

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

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

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

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

5.—MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, Y TRENES 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, transmitanse de preferencia "consists", "tomado y dejado", "demoras de trenes" e "informes de laderos".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28.—CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INSTRUCCIONES ESPECIALES

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

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

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

4.—ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:

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

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

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

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

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

5.—HORAS DE SERVICIO DE LOS PATIOS:

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

b).—GUADALAJARA: continuo.

c).—COLIMA: 16 h. 30 m. a 23 h. 30 m.

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

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

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

AMECA: Al Sur, en Kilóm. ID-88.5.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.—DISTRITO DE LA BARCA:

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

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

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

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

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

9.—"Y" DE GUADALAJARA:

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

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

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

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

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

10.—DISTRITOS DE SAYULA Y MANZANILLO:

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

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

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

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

11.—DISTRITO DE LOS REYES:

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

b).—Número 313 no debe doblar.

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

13.—MANEJO DE TRENES MIXTOS:

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

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

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

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

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

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

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

14.—MANEJO DE TRENES DE CARGA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

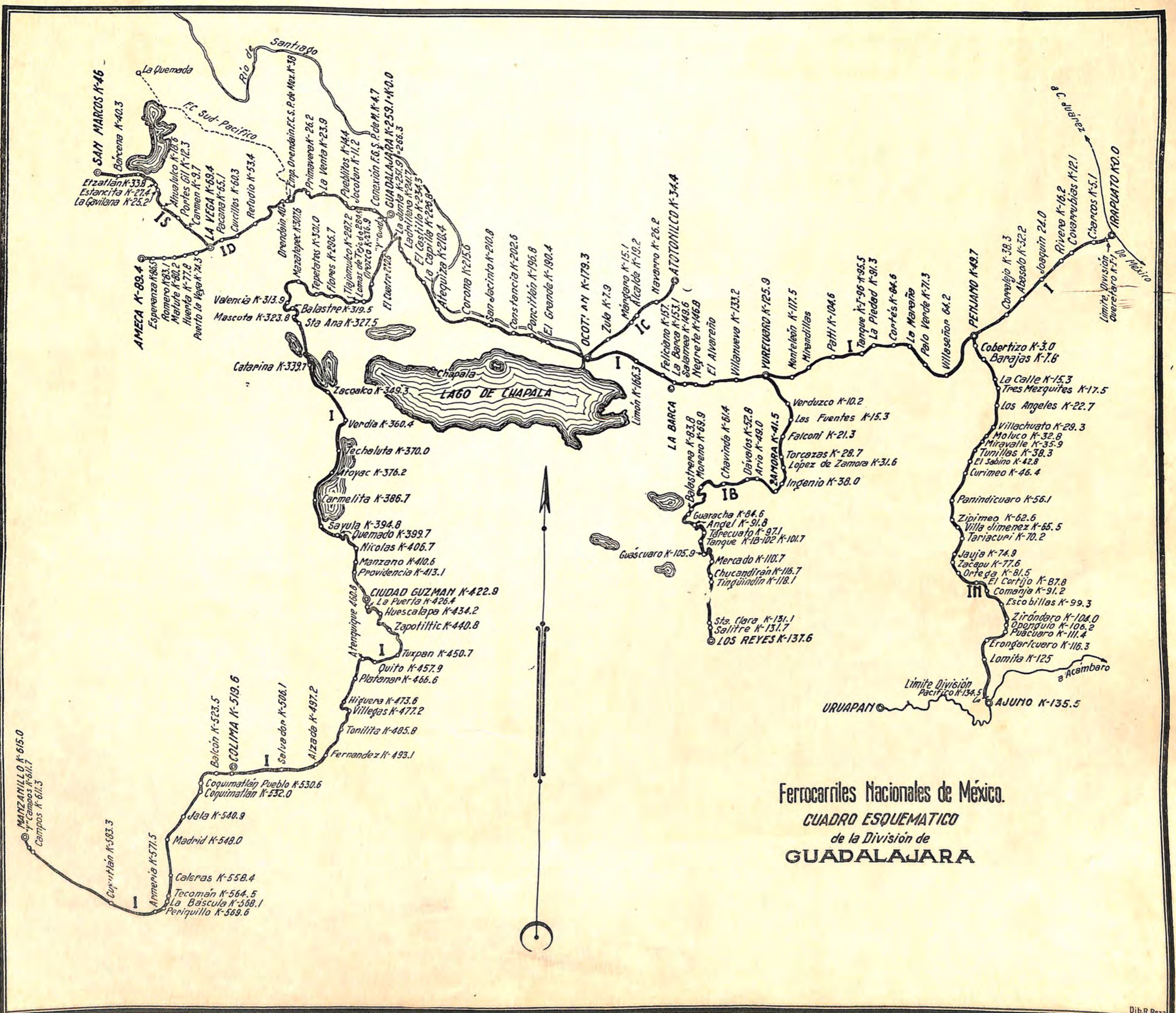
25.— Los Conductores de trenes de flete rumbo al Sur, deben telegrafiar de Pénjamo con "Señal 21" al Jefe de Patio en Irapuato el consist del tren con que salgan de Pénjamo mencionando el peso probable de cada carro.

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

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

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

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



Ferrocarriles Nacionales de México.
CUADRO ESQUEMATICO
 de la División de
GUADALAJARA