

OFICIALES DE LA DIVISION

JOSE I. VELAZQUEZ,
Superintendente de División

BELISARIO ARRAYALES SANDOVAL,
Supte. Auxiliar de División

LUIS GUTIERREZ GAMEZ,
Ayte. Supte. de División

PABLO DELGADO,
Maquinista Viajero

JESUS FONSECA JAIME,
Maquinista Viajero

RAUL J. O'CONNOR,
Maqta. Viajero Experto en Diesel

PRIMITIVO MACIAS,
Jefe de Trenes División

JUAN M. CASTELLANOS,
Jefe de Trenes División

LUIS ZEPEDA TORRES,
Instructor de Transportes

PEDRO GONZALEZ ANDRES,
Instructor de Maqria. y Frenos de Aire

ALEJANDRO LLAUSAS,
Jefe de Despachadores (Mazatlán)

JOSE LUIS ARIAS GONZALEZ,
Jefe de Despachadores (Guadalajara)

MANUEL LOZANO RAMIREZ,
Supte. Terminal (Guadalajara)

SUPERINTENDENCIA GENERAL

IGNACIO CARDONA FLORES,
Superintendente General

ING. GILBERTO PACHECO BORBON,
Ayte. Sub-Gerente Gral. de Operación

ENRIQUE RIVAS PANTOJA,
Superintendente General Auxiliar

PORFIRIO ASTORGA BONILLA,
Ayudante Superintendente General

ALFONSO CARRILLO QUIJAS,
Ayudante Superintendente General

MIGUEL RIVERA DIAZ,
Jefe de Despachadores (Sistema)

FERROCARRIL DEL PACIFICO,

S. A. DE C. V.



DIVISION DE SINALOA HORARIO NUM.

4

EN VIGOR DESDE LAS 0h. 01m. DEL
SABADO 17 DE DICIEMBRE DE 1960

TIEMPO DEL MERIDIANO 105°
(HORA DEL NOROESTE)

EXCLUSIVAMENTE
PARA EMPLEADOS

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES

BENJAMIN MENDEZ,
Gerente General

ING. ROBERTO MENDEZ S.,
Sub-Gerente Gral. de Operación

MIGUEL FLORES RICO,
Ayte. Gerente General

TABLA DE TONELAJE EFECTIVO PARA LOCOMOTORAS DIESEL - ELECTRICAS

(CON RIEL SECO)

Modelo	RSD-5 y RSD-12	FPA-2 y RS-11	S-6
Clase AAR	C-C	B-B	B-B
Números	801-835 y 502-516	901-904 y 501	701-725
Potencia Caballos de Fuerza	1,600 y 1,800	1,600 y 1,800	900
Relacion de Engranés	74/18	74/18	74/18
Fuerza Tractiva en Kgs.	18,180 - 19,820	15,910	9,900
Base rígida en metros	3.810	2.845	2.438
Peso en toneladas métricas	136 - 150	116 - 118	98
RUMBO AL NORTE			
DE:	A:		
GUADALAJARA ..	La Venta	910	810
La Venta	Tepic	1,200	1,000
Tepic	San Blas	2,250	2,000
ELDORADO	Quilá .....	.....	.....
Emp. Orendáin	Ámeca .....	.....	.....
LA VEGA	San Marcos .....	.....	.....
RUMBO AL SUR			
DE:	A:		
SAN BLAS	Roseta	2,250	2,000
Roseta	Tepic	570	470
TEPIC	Tetitlán	1,200	1,000
Tetitlán	Barrancas	900	800
Barrancas	Emp. Orendáin	1,050	900
Emp. Orendáin	Pueblitos	850	760
Pueblitos	Guadalajara	Bajada	Bajada
QUILA	Eldorado .....	.....	.....
AMECA	Emp. Orendáin .....	.....	.....
SAN MARCOS	La Vega .....	.....	.....
			560

NOTA: No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje, salvo instrucciones expresas del Superintendente General o del Superintendente de División.

DISTRITO DE SAN BLAS

RUMBO AL SUR

Número de la Estación	Distancia de Nogales Kilómetros	Distancia de San Blas Kilómetros	SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pasajeros	HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960
			82	52	4	2				
			Carga Local	Carga Directo	Pasajeros	Pasajeros				
			Sale Martes, Jueves y Sábado	Sale Diariamente	Sale Diariamente	Sale Diariamente				
738	737.2	0.0	H. M. 6.40 ^{x 51}	H. M. 6.30 ^{x 51}	H. M. 19.00	H. M. 7.25				OT-R SAN BLAS SB
757	757.0	19.8	7.15	7.00	19.20	b 7.45	0.5	15		19.8 ALGODON
770	769.7	32.5	7.35 8.07 ^{P 2}	7.13	19.32	p 7.57 ^{P 82}	0.5	9		12.7 ZEFERINO PAREDES Z
786	785.8	48.6	8.37	7.33	19.48	p 8.13	0.5	12		16.1 NARANJO JO
791	790.4	53.2	.....	.....	.....	b 8.19	0.3	4		4.6 TORUNO
800	799.4	62.2	8.57	7.48	20.03	b 8.28	0.3	7		9.0 ZOPILOTE
802	802.0	64.8	9.30	7.53	p 20.10	p 8.35	0.3	2		2.6 LEON FONSECA K
807	806.2	69.0	9.50	7.59	20.15	p 8.41	0.5	3		4.2 BAMOA BO
821	820.5	83.3	10.10	8.18	20.29	b 8.55	0.4	11		14.3 CAPOMAS
842	842.0	104.8	11.25	8.45	p 20.53	p 9.14 9.24	0.5	16		21.5 GUAMUCHIL GU
864	863.1	125.9	12.22 ^{x 1}	9.11 ^{x 81}	21.13	b 9.43 ^{x 81}	0.5	15		21.1 ACATITA
881	880.2	143.0	12.50	9.35	21.29	p 9.59	0.5	13		17.1 PALOS BLANCOS BN
889	888.5	151.3	13.03	9.45	21.37	b 10.07	0.5	6		8.5 TECHA
907	906.1	168.9	13.33	10.04	21.53	p 10.24	0.5	13		17.6 RETES RS
915	914.6	177.4	13.48	10.14	p 22.02	p 10.34	0.5	6		8.5 CAIMANERO CN
926	925.1	187.9	14.04	10.25	22.12	b 10.44	0.5	8		10.5 VITARUTO
937	936.2	199.0	14.20	10.37	.....	b 10.55	0.5	8		11.1 ROSALES
941	940.3	203.1	14.26	10.44 ^{x 1} 11.11 ^{P 2}	22.26	b 11.01 ^{P 52} 11.01 ^{x 1}	0.3	3		4.1 COLORADA
.....	955.4	218.2	.....	.....	.....	.....	0.4	11		15.1 CRUCERO F. C. O. DE M.
956	955.6	218.4	14.55 H. M.	11.35 H. M.	22.45 H. M.	11.20 H. M.	0.0	1		0.2 CULIACAN KN
										(218.4 Kmts.)
										HORARIO No. 4
										Tiempo en el Distrito Promedio K P H

Dirección Superior "AL NORTE"

INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE SAN BLAS

1.-VELOCIDAD MAXIMA:

- a) Trenes de Pasajeros: 85 Kmts. por hora.
- b) Trenes Mixtos y de Carga: 75 Kmts. por hora.

2.-TRAMOS DE VIA, en los que la velocidad de las trenes está restringida por señales fijas:

Del Km.	Al Km.	Velocidad K. P. H.	Longitud del tramo restringido Kmts. Mts.
841.000	841.800	65-55	0.800
955.000	956.600	50-40	1.600

3.-EL FERROCARRIL OCCIDENTAL DE MEXICO, CRUZA la vía del Ferrocarril del Pacífico en el Km. 955.4. El paso de los trenes sobre este cruceo está protegido por guarda-crucero durante el día. Existen señales fijas de "ALTO" situadas a 60 metros de ambos lados del cruceo. Los trenes, máquinas solas y máquinas de patio deben parar en dicha señal. Darán un silbido largo (señal 14-m) y se en seguida pedirán señales con 4 silbidos cortos (señal 14-j) y se gobernarán por las señales de mano que dé el guarda cruceo. Cuando no haya guarda-crucero en servicio, la tripulación respectiva se hará cargo del paso protegiendo ambos lados del cruceo, de conformidad con el mandato de la Regla 99. El Ferrocarril Occidental de México tiene preferencia de paso.

LA OBSERVANCIA DEL REGLAMENTO ES ESENCIAL PARA LA SEGURIDAD

DISTRITO DE SAN BLAS

RUMBO AL NORTE

Número de la Estación	Distancia de Nogales Kilómetros	Distancia de San Blas Kilómetros	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pasajeros	HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960
			3	1	51	81				
			Carga Local	Carga Directo	Pasajeros	Pasajeros				
			Sale Martes, Jueves y Sábado	Sale Diariamente	Sale Diariamente	Sale Diariamente				
OT-R SAN BLAS SB	737.2	0.0	H. M. 5.15	H. M. 14.40	H. M. 6.30 ^{x 82} 6.30 ^{x 52}	H. M. 15.10				OT-R SAN BLAS SB
19.8 ALGODON	757.0	19.8	4.54	b 14.20	5.58	14.39	0.5	16		19.8 ALGODON
12.7 ZEFERINO PAREDES Z	769.7	32.5	4.43	p 14.09 ^{P 81}	5.44	14.19 13.50 ^{P 1}	0.5	11		12.7 ZEFERINO PAREDES Z
16.1 NARANJO JO	785.8	48.6	4.30	p 13.55	5.24	13.25	0.5	14		16.1 NARANJO JO
4.6 TORUNO	790.4	53.2	.....	b 13.48	.....	.....	0.3	4		4.6 TORUNO
9.0 ZOPILOTE	799.4	62.2	.....	b 13.39	.....	.....	0.3	8		9.0 ZOPILOTE
2.6 LEON FONSECA K	802.0	64.8	4.13	p 13.35	5.03	13.00	0.4	3		2.6 LEON FONSECA K
4.2 BAMOA BO	806.2	69.0	4.05	p 13.25	4.52	11.55	0.0	4		4.2 BAMOA BO
14.3 CAPOMAS	820.5	83.3	3.52	b 13.11	4.34	11.22	0.4	12		14.3 CAPOMAS
21.5 GUAMUCHIL GU	842.0	104.8	3.33	p 12.52 12.42	4.08	10.50	0.5	18		21.5 GUAMUCHIL GU
21.1 ACATITA	863.1	125.9	3.11	b 12.22 ^{x 82}	3.36	9.43 ^{x 2} 9.11 ^{x 52}	0.5	18		21.1 ACATITA
17.1 PALOS BLANCOS BN	880.2	143.0	2.55	p 12.06	3.21	8.50	0.5	14		17.1 PALOS BLANCOS BN
8.5 TECHA	888.5	151.3	2.46	b 11.56	3.10	8.34	0.5	7		8.5 TECHA
17.6 RETES RS	906.1	168.9	2.30	p 11.40	2.49	8.04	0.5	15		17.6 RETES RS
8.5 CAIMANERO CN	914.6	177.4	2.21	p 11.31	2.38	7.53	0.5	7		8.5 CAIMANERO CN
10.5 VITARUTO	925.1	187.9	2.07	b 11.19	2.26	7.34	0.5	9		10.5 VITARUTO
11.1 ROSALES	936.2	199.0	.....	b 11.07	2.12	7.17	0.5	9		11.1 ROSALES
4.1 COLORADA	940.3	203.1	1.51	b 11.01 ^{x 52} 11.01 ^{x 2}	2.07	7.10	0.5	4		4.1 COLORADA
15.1 CRUCERO F. C. O. DE M.	955.4	218.2	.....	.....	.....	.....	0.5	13		15.1 CRUCERO F. C. O. DE M.
0.2 CULIACAN KN	955.6	218.4	1.35 H. M.	10.45 H. M.	1.45 H. M.	6.40 H. M.	0.0	1		0.2 CULIACAN KN
										(218.4 Kmts.)
										HORARIO No. 4
										Tiempo en el Distrito Promedio K P H

Dirección Superior "AL NORTE"

El perfil de este Distrito en la página 22.

INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE SAN BLAS

4.-EN LEON FONSECA NO DEBEN efectuarse encuentros o libramientos de trenes a causa de la situación topográfica de las vías auxiliares.

5.-DESIGNACION DE LADEROS PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES, en estaciones donde existe más de una vía auxiliar:

- a) San Blas, la vía No. 3.
- b) Naranjo, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- c) Bamoa, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- d) Guamúchil, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- e) Acatita, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- f) Palos Blancos, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- g) Retes, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- h) Caimanero, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- i) Vitaruto, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- j) Rosales, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.

k) Colorada, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
l) Culiacán, para trenes de pasajeros la vía auxiliar conocida como "corta vía".

- 6.-HAY BASCULA DE VIA en San Blas.
- 7.-HAY GRUA Y CARRO DE AUXILIO en San Blas.
- 8.-LOCALIZACION DE SEÑALES FIJAS DE "LIMITES DE PATIO":

San Blas: Al Sur, en Km. 741.863.
Guamúchil: Al Norte, en Km. 839.703. Al Sur, en Km. 844.788.
Culiacán: Al Norte, en Km. 952.000.

9.-CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LA "Y". En unidades de 13.9 Mts.
San Blas, 15 unidades.

10.-HAY INSTALADO LUBRICADOR DE RIEL en Km. 955.52.

PROTEJASE. NO EXPONGA VIDAS E INTERESES

DISTRITO DE CULIACAN

RUMBO AL SUR

Número de la Estación	Distancia de Nogales Kilómetros	Distancia de Culiacán Kilómetros	SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Pasajeros	HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960	ESTACIONES
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros	Pasajeros				
			Sale Diariamente	Sale Lunes, Miérc. y Viernes	Sale Diariamente	Sale Diariamente				
			H. M.	H. M.	H. M.	H. M.				
956	955.6	0.0	H. M. 12.05	H. M. 6.45	H. M. 23.00	H. M. 11.40			OT-R	CULIACAN KN
976	975.3	19.7	12.30	7.15	23.18	b 12.00	0.5	14		19.7 SAN RAFAEL KN
983	982.2	26.6	12.40	7.58	p 23.27	p 12.10	0.4	5	OT	6.9 COSTA RICA CR
992	991.5	35.9	12.52	8.13	23.36	b 12.19	0.5	7		9.3 ALHUATE
1008	1007.2	51.6	13.23x83	8.50	23.51x51	p 12.36	0.5	12	OT	15.7 QUILA QA
1015	1014.8	59.2	13.32	9.19x1	23.59	b 12.44x83	0.5	6		7.6 OSO
1025	1024.9	69.3	13.43	9.37	0.10x3	b 12.54	0.0	8		10.1 OBISPO
1040	1039.2	83.6	13.58	10.05	0.25	p 13.08	0.4	11	OT	14.5 ABUYA AB
1055	1054.7	99.1	14.16	10.28	0.39	b 13.23	0.5	11		15.5 TANQUES
1063	1063.0	107.4	.....	.....	.....	b 13.31	0.5	6		8.3 EL NOROTE
1076	1075.6	120.0	14.39	11.05	p 1.00	p 13.44	0.5	9	OT	12.6 LA CRUZ J
1091	1090.2	134.6	14.55	11.23	1.14	b 13.58	0.2	11		14.6 OLAJE
1104	1103.2	147.6	15.10	11.50	p 1.27	p 14.11	0.5	10	OT	13.0 DIMAS DA
1121	1120.7	165.1	15.33	12.17	1.44	b 14.27	0.5	13		17.5 POZOLE
1139	1138.3	182.7	15.54	13.20	1.59	p 14.44	0.5	13	OT	17.6 MARMOL A
1145	1144.4	188.8	16.02	13.31	2.07	b 14.52	0.5	5		6.1 MODESTO
1159	1158.4	202.8	16.19	13.55	2.21	b 15.06	0.5	10		14.0 REDO
1176	1175.3	219.7	16.55	14.30	2.41	15.26	0.5	12		16.9 EMP. DIST. CULIACAN
M-2	1176.9	221.3	17.05 H. M.	14.40 H. M.	2.50 H. M.	15.35 H. M.	0.5	4	OT-R	1.6 MAZATLAN DS-MZ
			Llega Diariamente	Llega Lunes, Miérc. y Viernes	Llega Diariamente	Llega Diariamente				
			52	84	4	2				
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros	Pasajeros				
			5.00	7.55	3.50	3.55				
			44.26	27.94	57.70	56.50				
										(221.3 Kmts.)
										HORARIO No. 4
										Tiempo en el Distrito Promedio en K P H

Dirección Superior "AL NORTE"

INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE CULIACAN

1.-VELOCIDAD MAXIMA:

- a) Trenes de Pasajeros: 85 Kmts. por hora.
- b) Trenes Mixtos y de Carga: 75 Kmts. por hora.

2.-TRAMOS DE VIA, en los que la velocidad de los trenes está restringida por señales fijas:

Del Km.	Al Km.	Velocidad K. P. H.	Longitud del tramo restringido Kmts. Mts.
955.000	956.600	50-40	1.600
1073.900	1076.900	75-65	3.000
1099.500	1101.000	75-65	1.500
1161.800	1162.600	85-65	0.800

3.-PATIO DE MAZATLAN:

- a) Salvo orden en contrario, todos los trenes deben virarse en "Y" de Empalme Distrito Culiacán para entrar retrocediendo a Mazatlán.

b) La "Y" de Empalme Distrito Culiacán está formada por una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Mazatlán y Culiacán.

c) Los trenes procedentes del Distrito de Culiacán, al invadir la vía principal del Distrito de Mazatlán, para virarse en la "Y" de Empalme Distrito Culiacán, deben protegerse previamente de conformidad con la Regla 99.

d) Los trenes procedentes del Distrito de Mazatlán, al virarse en "Y" de Empalme Distrito Culiacán, están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Culiacán bajo protección conforme a la Regla 99; por lo que los trenes del Distrito de Culiacán, se aproximarán con precaución al llegar a la pierna Norte de la citada "Y".

e) Los trenes del Distrito de Culiacán deben moverse protegidos de acuerdo con la Regla 99, entre Empalme Distrito Culiacán y Mazatlán.

DISTRITO DE CULIACAN

RUMBO AL NORTE

ESTACIONES	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Mixtos y Carga	Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		Distancia de Mazatlán Kilómetros	Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.9 Mts.		Agua, Boletines Combustible, Ganado, Pera Reloj Reglamentario Teléfono "Y"
			1	3	83	51		Laderos	Otras	
			Pasajeros	Pasajeros	Carga Local	Carga Directo				
			Llega Diariamente	Llega Diariamente	Llega Martes, Jueves y Sábado	Llega Diariamente				
OT-R			H. M. 10.25	H. M. 1.25	H. M. 15.10	H. M. 1.00	221.3	PATIO 82-545	ABCGKPY	
	16	0.5	b 10.03	1.02	14.40	0.35	201.6	85-15	T	
OT	6	0.5	p 9.56	0.55	14.30	0.24	194.7	87-45	.....
	8	0.5	b 9.44	0.43	13.43	0.11	185.4	85-45	T	
OT	13	0.5	p 9.29	0.29	13.23x52	23.51x4	169.7	85-40	G K Y	
	7	0.5	b 9.19x84	0.21	12.44x2	23.25	162.1	85	T Y	
	9	0.3	b 9.05	0.10x4	12.10	23.10	152.0	85	T	
OT	12	0.4	p 8.50	23.57	11.40	22.49	137.7	85	.....
	13	0.5	b 8.34	23.45	11.08	22.31	122.2	85	T	
	7	0.5	b 8.24	.....	.....	.....	113.9	No hay	.....
OT	12	0.5	p 8.11	p 23.29	10.35	22.05	101.3	84-21	.....
	12	0.5	b 7.57	23.15	10.00	21.46	86.7	84	T	
OT	12	0.5	p 7.44	p 23.03	9.40	21.31	73.7	85-40	G	
	15	0.5	b 7.28	22.46	9.00	21.09	56.2	85-50S	T	
OT	15	0.5	p 7.12	22.31	8.30	20.47	38.6	85-6	.....
	6	0.5	b 7.05	22.25	7.38	20.38	32.5	85	T	
	12	0.5	b 6.51	22.12	7.19	20.22	18.5	85-50S	T	
	14	0.5	6.35	21.55	6.52	19.52	1.6	.....	Y
OT-R	4	0.4	6.30 H. M.	21.50 H. M.	6.45 H. M.	19.45 H. M.	0.0	Patio	ABCK	
			Sale Diariamente	Sale Diariamente	Sale Martes, Jueves y Sábado	Sale Diariamente				
			1	3	83	51				
			Pasajeros	Pasajeros	Carga Local	Carga Directo				
			3.55	3.35	8.25	5.15				
			56.50	61.75	26.20	42.15				
										(221.3 Kmts.)
										HORARIO No. 4
										Tiempo en el Distrito Promedio en K P H

Dirección Superior "AL NORTE"

El perfil de este Distrito en la página 22.

INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE CULIACAN

i) En "Y" de Empalme Distrito Culiacán hay cambios automáticos instalados en los siguientes lugares:

I.—En el extremo Norte de la pierna norte de la "Y". Su posición normal es alineado hacia la vía principal del Distrito de Mazatlán.

II.—En el extremo Sur de la pierna sur de la "Y". Su posición normal es el alineado hacia la vía principal del Distrito de Culiacán.

g) Los trenes procedentes de los Distritos de Mazatlán y Culiacán que estén listos a la misma hora en Empalme Distrito Culiacán, para moverse a Mazatlán, procederán como sigue:

I.—Entre trenes de pasajeros, entrará primero el procedente del Distrito de Mazatlán.

II.—Entre trenes de pasajeros y mixtos o carga, entrará primero el de pasajeros.

III.—Entre trenes mixtos, entrará primero el procedente del Distrito de Mazatlán.

IV.—Entre trenes mixtos y de carga entrará primero el mixto.

V.—Entre trenes de carga, entrará primero el procedente del Distrito de Mazatlán.

h) Trenes saliendo de Mazatlán, que tengan que encontrar o librar trenes opuestos en Empalme Distrito Culiacán, se regirán como sigue:

I.—Los trenes que se muevan rumbo al Norte, usarán como ladero la pierna norte de la "Y".

II.—Los trenes que se muevan rumbo al Sur, usarán como ladero la pierna sur de la "Y".

III.—Se tendrá cuidado de identificar a los trenes que sean encontrados o librados en Empalme Distrito Culiacán.

Continúa en la página 14

DISTRITO DE MAZATLAN

RUMBO AL SUR

Número de la Estación	Distancia de Nogales	Distancia de Mazatlán	SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960	
			52	86	2	4			ESTACIONES	
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros	Pasajeros			OT-R MAZATLAN DS-MZ	
			Sale Diariamente	Sale Miércoles y Sábado	Sale Diariamente	Sale Diariamente			1.6 EMP. DIST. CULIACAN	
M-2	1176.9	0.0	H. M. 20.00	H. M. 6.20	H. M. 16.05	H. M. 3.20				
1176	1175.3	1.6	.....	6.25	16.10	.....	0.5	4		
1177	1177.0	3.3	20.13	6.33	16.14 x ⁵¹	3.29	0.5	2		
1196	1195.6	21.9	20.48 x ³	6.58	16.33 x ⁸⁵	3.46	0.4	14		
1211	1210.1	36.4	21.16	7.25	b 16.47	4.00	0.5	11		
1224	1224.0	50.3	21.31	7.40	b 17.00	4.14	0.5	11		
1239	1238.6	64.9	21.57	8.06	p 17.17	4.36 x ¹	0.5	12		
1249	1249.0	75.3	22.10	8.19	b 17.27	4.48	0.5	8		
1261	1260.9	87.2	22.27	8.36	p 17.40	p 5.01	0.5	9		
1281	1280.6	106.9	22.54	9.03	b 17.57	5.18	0.5	14		
1295	1294.4	120.7	23.12	9.21	b 18.10	5.30	0.5	11		
1307	1306.7	133.0	23.32	9.41	b 18.21	5.40	0.5	9		
1314	1314.0	140.3	23.42	9.51	b 18.28	5.47	0.5	6		
1325	1324.4	150.7	0.01	10.30	18.45 x ³	p 6.00	0.5	8		
1339	1338.2	164.5	.....	.....	b .....	.....	0.5	10		
1342	1341.3	167.6	0.22	10.51	b 19.02	6.15	0.5	3		
1355	1354.3	180.6	0.45	11.12	b 19.15	6.26	0.5	10		
1372	1371.9	198.2	1.15	11.45 x ⁵¹	p 19.31	p 6.42	0.5	13		
1383	1382.1	208.4	.....	.....	b 19.43	b 6.52	0.5	8		
1392	1391.9	218.2	2.05 x ¹	13.00	p 19.56	p 7.02	0.5	7		
1408	1407.2	233.5	2.32	13.27	b 20.10	7.15	0.5	11		
1413	1412.1	238.4	2.40	13.50	p 20.17	.....	0.5	5		
1427	1426.2	252.5	3.00	14.10	b 20.32	b 7.35	0.5	13		
1438	1437.8	264.1	3.50	15.00	p 20.52	p 7.55	0.5	13		
1445	1444.1	270.4	4.10	15.20	b 21.05	b 8.08	2.4	9		
1455	1454.4	280.7	4.41	16.18 x ³	p 21.27	b 8.30 x ⁸⁵	2.4	14		
1468	1468.0	294.3	5.21	16.58	p 21.55	8.56 x ⁵¹	2.4	19		
1470	1469.1	295.4	.....	.....	.....	.....	2.4	2		
1478	1477.7	304.0	5.51	17.28	b 22.18	9.15	2.4	12		
1484	1484.0	310.3	.....	.....	.....	.....	1.5	5		
1491	1490.7	317.0	6.20 x ⁸⁵	18.00	22.40	9.35	0.0	6		
			Llega Diariamente	Llega Miércoles y Sábado	Llega Diariamente	Llega Diariamente				
			52	86	2	4				
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros	Pasajeros				
			10.20 30.67	11.40 27.17	6.35 48.15	6.15 50.72				
(317.0 Kmts.)										
HORARIO No. 4										
Tiempo en el Distrito Promedio en K P H										

Dirección Superior "AL NORTE"

(Las Instrucciones Especiales de este Distrito en la página 13)
El perfil de este Distrito en la página 12.

LA OBSERVANCIA DEL REGLAMENTO ES ESENCIAL PARA LA SEGURIDAD

DISTRITO DE MAZATLAN

RUMBO AL NORTE

HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960	ESTACIONES	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		Distancia de Tepic	Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.9 Mts.	Agua, Boletines, Combustible, Ganado, Reloj Reglamentario Teléfono "Y"
				3	1	85	51			
				Pasajeros	Pasajeros	Carga Local	Carga Directo			
				Llega Diariamente	Llega Diariamente	Llega Lunes y Viernes	Llega Diariamente			
OT-R	MAZATLAN DS-MZ	4	0.4	H. M. 21.20	H. M. 6.00	H. M. 17.25	H. M. 16.45	317.0		ABCK
	1.6 EMP. DIST. CULIACAN	2	0.4	21.13	5.51	17.10	16.30	315.4	Patio	Y
	1.7 MOSA	15	0.5	21.04	b 5.42	16.55	16.14 x ²	313.7	58-97	GT
OT	18.6 PRESIDIO PR	12	0.5	20.48 x ⁵²	p 5.25	16.33 x ²	15.32	295.1	85-29	.....
	14.5 LABRADOS	12	0.5	20.35	b 5.10	16.02	15.15	280.6	85-5 CN	T
	13.9 MATADERO	12	0.5	20.23	b 4.56	15.46	14.55	266.7	53-8 CN	T
OT	14.6 ROSARIO RX	13	0.5	p 20.09	p 4.41 4.36 x ⁴	15.29	14.38	252.1	84-46	G
	10.4 ASTENGO	9	0.5	19.56	b 4.26	15.16	14.25	241.7	73	T
OT	11.9 ESCUINAPA CU	10	0.5	p 19.45	p 4.15	15.02	14.11	229.8	83-25	G
	19.7 GACHO	16	0.5	19.27	b 3.55	14.33	13.41	210.1	73	T
	13.8 PALMAR	12	0.5	19.15	b 3.42	14.16	13.24	196.3	85-5 CS	T
	12.3 COPALES	10	0.5	.....	b 3.31	14.02	13.10	184.0	85	T
	7.3 CONCHA	6	0.5	18.58	b 3.23	13.53	13.01	176.7	73	T
OT	10.4 ACAPONETA PN	10	0.5	p 18.48 18.45 x ²	p 3.13	13.40	12.48	166.3	86-86	G
	13.8 RESBALON	12	0.5	.....	b .....	.....	.....	152.5	No hay	.....
	3.1 MOTAJE	3	0.5	18.30	b 2.53	12.43	12.28	149.4	85	T
	13.0 BONITA	11	0.5	18.19	b 2.41	12.25	12.10	136.4	86	T
OT	17.6 MORADA MX	15	0.5	p 18.04	p 2.26	12.00	11.45 x ⁸⁶	118.8	99-10	.....
	10.2 CHILAPA	9	0.5	b 17.52	b 2.14	.....	.....	108.6	14 CS	G
OT	9.8 RUIZ RU	8	0.5	p 17.42	p 2.05 x ⁵²	11.30 10.35 ^{p 51}	11.20 ^{p 85}	98.8	PATIO 73-143	G
	15.3 YAGO	13	0.5	.....	b 1.48	10.10	10.55	83.5	85-12	T
OT	4.9 NANCHI NC	6	0.5	17.20	p 1.41	9.50	10.48	78.6	85-29	.....
	14.1 PANI	17	0.5	b 17.06	b 1.26	9.30	10.29	64.5	85-4 CS	T
OT-R	11.6 ROSETA RA	15	0.5	p 16.50	p 1.10	9.10	10.12	52.9	PATIO 67-53	.....
	6.3 CORTE	11	0.0	b 16.34	b 0.54	8.49	9.49	46.6	60-6 CS	T
OT	10.3 MANGO G	18	0.0	b 16.18 x ⁸⁶	p 0.38	8.30 x ⁴	9.30	36.3	69-13 CS	.....
OT	13.6 AGUIRRE AG	24	0.0	15.55	p 0.15	7.10	8.56 x ⁴	22.7	55-9	.....
	1.1 PUGA	2	0.0	.....	.....	.....	.....	21.6	66 CS	.....
	8.6 MORA	15	0.0	15.40	b 24.00	6.40	8.00	13.0	60	T
	6.3 ESCOBAR	6	0.0	.....	.....	.....	.....	6.7	8	.....
OT-R	6.7 TEPIC FA	7	0.5	15.20	23.40	6.20 x ⁵²	7.40	0.0	PATIO 57-226	ABCKY
(317.0 Kmts.)										
HORARIO No. 4										
Tiempo en el Distrito Promedio en K P H										
	Sale Diariamente	Sale Diariamente	Sale Lunes y Viernes	Sale Diariamente						
	3	1	85	51						
	Pasajeros	Pasajeros	Carga Local	Carga Directo						
	6.00 52.83	6.20 50.05	11.05 26.29	9.05 54.90						

Dirección Superior "AL NORTE"

(Las Instrucciones Especiales de este Distrito en la página 13)

PROTEJASE, NO EXPONGA VIDAS E INTERESES

DISTRITO DE TEPIC

RUMBO AL SUR

Número de la Estación	Distancia de Nogales	Distancia de Tepic	SEGUNDA CLASE					PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960		
			30	52	88	2	4	ESTACIONES						
								Mixto	Carga Directo			Carga Local	Pasajeros	Pasajeros
								Sale Martes, Jueves y Sábado	Sale Diariamente			Sale Martes y Viernes	Sale Diariamente	Sale Diariamente
1491	1490.7	0.0		H. M. 8.20	H. M. 6.20	H. M. 23.00	H. M. 10.00		0.8	7	OT-R	TEPIC		
1501	1500.3	9.6		8.38	6.38	23.10 ^{x1}	10.09		0.4	5		PANTANAL		
1507	1506.3	15.6		8.48	6.48	23.17	10.15		1.0	18	OT	COSTILLA		
1524	1524.0	33.3		9.11	7.13	23.40	10.36		1.0	9	OT	COMPOSTELA		
1534	1533.4	42.7		9.23	7.27	23.52	10.46		1.0	14		BORBOLLON		
1547	1547.0	56.3		9.53	8.00	0.13	11.02		0.0	4		CERRO PELON		
1550	1550.0	59.3		.....	.....	0.19	11.08		0.0	9		TEQUILITA
1560	1559.5	68.8		10.09	8.16	0.30	11.19		1.0	15	OT	CONDE		
1574	1573.2	82.5		10.26	8.35	0.47	11.36		1.5	11	OT	TETITLAN		
1584	1583.2	92.5		10.50	8.59	1.07	11.54		1.5	14	OT	MARQUESADO		
1596	1595.5	104.8		11.22	9.31	1.32	12.16 ^{x87}		0.9	9	OT	AHUACATLAN		
1607	1606.3	115.6		11.33 ^{x87}	9.43	1.44	12.32 ^{x3}		1.5	11	OT	IXTLAN		
1619	1618.5	127.8		12.18 ^{x3}	10.13	2.10 ^{x51}	12.54		1.5	13	OT	GRACIA		
1629	1628.2	137.5		12.45	10.40	2.31	13.11		1.25	7	OT	BARRANCAS		
1633	1633.0	142.3		.....	.....	2.40	13.20		1.25	4		OJO DE AGUA
1636	1635.7	145.0		.....	.....	2.47	13.25		1.25	13		LAS TRANCAS
1646	1645.5	154.8		13.24 ^{p4} 13.50	11.37 ^{x3}	3.01	13.40 ^{p52}		1.0	16	OT	AGUA FRIA		
1658	1657.5	166.8		14.13	12.07	3.20	13.57		0.1	8	OT	LA QUEMADA		
1666	1665.9	175.2		14.23	12.20	3.30	14.06		1.25	12		MAGDALENA		
1679	1678.6	187.9		14.39	12.40	3.45	14.19		0.0	15	OT	CUERVO		
1693	1692.9	202.2		14.58	13.20	4.02	14.34		1.0	12		TEQUILA		
1706	1705.2	214.5		15.15	13.40	4.16	14.47		1.25	15		AMATITAN		
1721	1720.1	229.4		15.47	14.15	4.39	15.09		1.5	8		ARENAL		
.....	1728.3	237.6		.....	.....	.....	.....		1.5	1		CONEX. DIST. LA VEGA
1729	1728.5	237.8		H. M. 18.15	16.09	4.57	15.27		1.5	16	OT-R	EMP. ORENDAIN		
1740	1740.0	249.3		.....	.....	.....	.....		1.5	3		PRIMAVERA
1743	1742.3	251.6		18.43	16.42	5.22	15.52		1.5	8		LA VENTA		
1752	1751.2	260.5		.....	.....	.....	.....		0.0	4		PUEBLITOS
1756	1755.5	264.8		19.05	17.18 ^{x1}	5.39	16.09		0.0	8	OT-R	JOCOTAN		
1762	1762.0	271.3		19.18	17.40	5.50	16.20		0.0	2	OT-R	GUADALAJARA F. C. P.		
1763	1763.0	272.3		.....	H. M.	.....	.....		0.0	2		"Y" GUADALAJARA F. C. P.
.....	1764.0	273.3		.....	.....	.....	.....		0.0	2		CONEXION FF CC. N. de M.
I-258	1764.5	273.8		19.30 H. M.	.....	6.00 H. M.	16.30 H. M.		0.0	1	OT-R	GUADALAJARA N. DE M.	
			Llega Martes, Jueves y Sábado	Llega Diariamente	Llega Martes y Viernes	Llega Diariamente	Llega Diariamente							
			30	52	88	2	4							
			Mixto	Carga Directo	Carga Local	Pasajeros	Pasajeros							
			1.15 28.80	9.20 29.33	9.45 28.08	7.00 39.10	6.30 42.12							
Dirección Superior "AL NORTE"														

Las Instrucciones Especiales de este Distrito en las páginas 15 y 16.

LA OBSERVANCIA DEL REGLAMENTO ES ESENCIAL PARA LA SEGURIDAD

DISTRITO DE TEPIC

RUMBO AL NORTE

Número de la Estación	Distancia de Nogales	Distancia de Tepic	SEGUNDA CLASE					PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960		
			30	52	88	27	51	ESTACIONES						
								Mixto	Carga Directo			Carga Local	Pasajeros	Pasajeros
								Sale Martes, Jueves y Sábado	Sale Diariamente			Sale Domingo y Jueves	Sale Diariamente	Sale Diariamente
OT-R	TEPIC	FA		H. M. 14.55	H. M. 23.21	H. M. 16.05								
	PANTANAL		9	0.9	14.44	23.10 ^{x2}	15.46							
	COSTILLA		6	0.0	14.38	23.02	15.38							
OT	COMPOSTELA	CA	21	1.0	14.18	22.37	15.05							
	BORBOLLON		10	1.0	14.06	22.24	14.35							
	CERRO PELON		18	0.9	13.51	22.08	14.15							
	TEQUILITA		4	1.0	13.45	22.01	.....						
	CONDE		11	1.0	13.31	21.48	13.50							
OT	TETITLAN	YD	17	1.0	13.11 ^{p87}	21.26	13.21 ^{p3} 12.54 ^{p3}							
	MARQUESADO		13	0.2	12.57	21.13	12.39							
OT	AHUACATLAN	AU	17	0.2	12.42	20.57	12.16 ^{x4}							
OT	IXTLAN	X	10	0.2	12.32 ^{x4}	20.45	11.33 ^{x52}							
	GRACIA		13	0.0	12.18 ^{x52}	20.32	11.15							
OT	BARRANCAS	BR	15	0.2	12.03	20.17	10.57							
	OJO DE AGUA		9	0.1	.....	.....	.....				
	LAS TRANCAS		5	0.1	.....	.....	.....				
	AGUA FRIA		17	0.1	11.37 ^{x88}	19.50	10.22							
OT	LA QUEMADA	WD	21	1.0	11.19	19.32	9.58							
	MAGDALENA		10	1.0	11.09	19.21	9.40							
	CUERVO		15	1.0	10.55	19.04	9.10							
OT	TEQUILA	Q	19	1.0	10.34	18.42	8.40							
	AMATITAN		13	0.85	10.20	18.27	8.08							
	ARENAL		19	1.0	10.04	18.10	7.47							
	CONEX. DIST. LA VEGA		9	0.0	.....	.....	.....				
OT-R	EMP. ORENDAIN	RY	1	0.0	9.54	18.00	7.35							
	PRIMAVERA		20	0.0	.....	.....	.....				
	LA VENTA		4	0.0	9.32	17.38	7.05							
	PUEBLITOS		9	1.4	.....	.....	.....				
	JOCOTAN		4	1.4	9.17	17.18 ^{x52}	6.39							
OT-R	GUADALAJARA F. C. P.	GY	10	1.0	9.07	17.07	6.20 H. M.							
	"Y" GUADALAJARA F. C. P.		2	1.0	.....	.....	.....				
	CONEXION FF CC. N. de M.		2	1.0	.....	.....	.....				
OT-R	GUADALAJARA N. DE M.	G	1	1.0	9.00 H. M.	17.00 H. M.	8.00 H. M.							
			Sale Diariamente	Sale Diariamente	Sale Domingo y Jueves	Sale Martes, Jueves y Sábado	Sale Diariamente							
			3	1	87	27	51							
			Pasajeros	Pasajeros	Carga Local	Mixto	Carga Directo							
			5.55 46.27	6.21 43.11	9.45 28.08	1.15 28.80	8.10 35.12							
Tiempo en el Distrito Promedio en KPH														
Dirección Superior "AL NORTE"														

El perfil de este Distrito en la página 23.

PROTEJASE. NO EXPONGA VIDAS E INTERESES

DISTRITO DE LA VEGA

Número de la Estación	RUMBO AL SUR			HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960	RUMBO AL NORTE			Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.9 Mts.	Agua, Boletines Combustible, Ganado, Reloj Reglamentario Telefónico "Y"		
	Distancia de Ameca	SEGUNDA CLASE	Pendiente máxima ascendiendo		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	SEGUNDA CLASE			Distancia de Emp. Orendáin	
		30					27				29
	Kilómetros	Mixto		ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Llega Martes, Jueves y Sábado	Llega Martes, Jueves y Sábado	Kilómetros	Laderos	Otras
L-52	0.0	H. M. 16.00		OT-R AMECA AM					51.9	PATIO 9-38 CS	GY
L-49	3.2	b 16.07	0.00	3.2 ESPERANZA	5	0.50			48.7	No hay	
L-46	6.5	b 16.14	1.50	3.3 ROMERO	5	0.50			45.4	No hay	
L-43	9.5	b 16.20	1.50	3.0 MATUTE	4	0.00			42.4	4 CS	
L-40	12.1	b 16.26	0.00	2.6 HUERTA	4	1.50			39.8	11 CS	
L-37	15.1	b 16.32	1.25	3.0 PUERTA LA VEGA	4	1.50			36.8	No hay	
L-32	20.2	p 16.58	1.25	5.1 LA VEGA VG	8	1.50			31.7	PATIO 18-51	AGTY
L-28	24.8	b 17.07	0.50	4.6 PACANA	7	0.00			27.1	No hay	
L-23	29.4	b 17.16	0.50	4.6 CUICILLOS	7	0.00			22.5	No hay	
L-16	36.5	p 17.33	0.60	7.1 REFUGIO	10	0.00			15.4	38	
L-14	37.9		1.50	1.4 TALA	2	0.00			14.0	15 CS	
L-3	48.9	b 17.59	1.50	11.0 ORENDAIN	15	0.00			3.0	30	A
1729	51.9	18.10 H. M.	1.50	3.0 EMP. ORENDAIN RY	4	0.00			0.0	PATIO 60-22	K
		Llega Martes, Jueves y Sábado		(51.9 Kmts.)			Sale Martes, Jueves y Sábado	Sale Martes, Jueves y Sábado			
		30		HORARIO No. 4			27	29			
		Mixto					Mixto	Mixto			
		2.10 23.92		Tiempo en el Distrito Promedio en KPH.			0.55 34.58	0.45 26.93			

Dirección Superior "AL NORTE"

El perfil de este Distrito en la página 23.

INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE LA VEGA

- 1.—VELOCIDAD MAXIMA: 45 Kmts. por hora para todos los trenes.
- 2.—LA VIA PRINCIPAL DEL DISTRITO DE LA VEGA entronca con la vía principal del Distrito de Tepic, en el Km. 1728.3 (200 metros al Norte del edificio de la estación de Empalme Orendáin).
- 3.—EN EMPALME ORENDAIN, los trenes procedentes del Distrito de la Vega, no ocuparán la vía principal del Distrito de Tepic hasta que hayan recibido la debida autorización y tengan derecho para ocuparla. En aquellos casos en que no hayan recibido la autorización respectiva y sea necesario ocupar la citada vía principal, se protegerán como lo previene la Regla 99.
- 4.—LA ESPUELA DE TALA no debe usarse para encuentros o pasada de trenes.
- 5.—LA "Y" DE LA VEGA ESTA FORMADA MEDIANTE UNA VIA de conexión que une las vías principales de los Distritos de La Vega y San Marcos.
- 6.—CUANDO NO HAYA SERVICIO telegráfico en Ameca, Número 30 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 82-A).
- 7.—CUANDO NO HAYA SERVICIO telegráfico en La Vega, Número 29 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 82-A).
- 8.—LA VIA PRINCIPAL DEL DISTRITO DE SAN MARCOS entronca con la vía principal del Distrito de La Vega, en el Km. L-31.8.
- 9.—TRENES DEL DISTRITO de San Marcos están autorizados para usar bajo protección, conforme a la Regla 99, la vía principal del Distrito de La Vega para entrar a o salir de La Vega.
- 10.—ESTACIONES DE COMPLETAR y reducir tonelaje: Refugio y La Vega.
- 11.—HAY BASCULA DE VIA en La Vega.
- 12.—LOS CARROS PROCEDENTES de estaciones de los Distritos de San Marcos y La Vega, con destino a estaciones al Norte de Empalme Orendáin, deben dejarse en Empalme Orendáin.
- 13.—"Y" DE AMECA: Todos los trenes deben virarse para entrar retrocediendo a la Estación de Ameca.
- 14.—LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE LIMITES DE PATIO:
Emp. Orendáin: Al Norte, en Km. L-0.702.
Sobre el Distrito de Tepic, al Norte en Km. 1725.901. Al Sur, en Km. 1729.447.
La Vega: Al Norte, en Km. L-32.674. Al Sur, en Km. L-29.368. Sobre el Distrito de San Marcos, al Norte en Km. S-1.043.
Ameca: Al Sur, en Km. L-50.792.

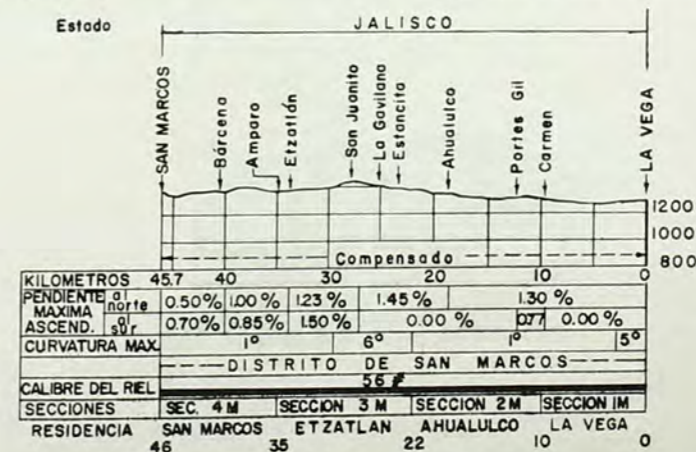
DISTRITO DE SAN MARCOS

Número de la Estación	RUMBO AL SUR			HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960	RUMBO AL NORTE			Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.9 Mts.	Agua, Boletines, Combustible, Ganado, Reloj Reglamentario Telefónico "Y"		
	Distancia de San Marcos	SEGUNDA CLASE	Pendiente máxima ascendiendo		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	SEGUNDA CLASE			Distancia de La Vega	
		28					27				
	Kilómetros	Mixto		ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Llega Martes, Jueves y Sábado	Llega Martes, Jueves y Sábado	Kilómetros	Laderos	Otras
S-46	0.0	H. M. 12.55		OT-R SAN MARCOS SW					45.7	PATIO 19	AGTY
S-40	5.7	b 13.05	0.70	5.7 BARCENA	8	0.50			40.0	No hay	
S-35	11.5		0.85	5.8 AMPARO	8	1.00			34.2	22 CN	
S-34	12.1	p 13.21	0.85	0.6 ETZATLAN ZN	1	1.00			33.6	19	G
S-28	18.5	b 13.34	1.50	6.4 SAN JUANITO	9	1.23			27.2	No hay	
S-25	20.7	b 13.39	0.00	2.2 LA GAVILANA	3	1.45			25.0	4	
S-24	22.0	b	0.00	1.3 ESTANCITA	2	1.45			23.7	No hay	
S-19	27.3	p 13.57	0.00	5.3 AHUALULCO AC	8	1.45			18.4	15	
S-13	33.1	b 14.08	0.00	5.8 PORTES GIL	8	1.30			12.6	No hay	
S-10	36.2	b 14.15	0.77	3.1 CARMEN	5	1.30			9.5	15	
L-32	45.7	14.35 H. M.	0.00	9.5 LA VEGA VG	13	1.30			0.0	PATIO 18-51	AGTY
		Llega Martes, Jueves y Sábado		(45.7 Kmts.)							
		28		HORARIO No. 4							
		Mixto									
		1.40 27.42		Tiempo en el Distrito Promedio en KPH.							

Dirección Superior "AL NORTE"

INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE SAN MARCOS

- 1.—VELOCIDAD MAXIMA: 45 Kmts. por hora para todos los trenes.
- 2.—LA VIA PRINCIPAL DEL DISTRITO de San Marcos entronca con la vía principal del Distrito de La Vega, en el Km. L-31.8.
- 3.—TRENES DEL DISTRITO DE SAN MARCOS quedan autorizados para usar bajo protección, conforme a la Regla 99, la vía principal del Distrito de La Vega, para entrar a o salir de La Vega, y San Marcos.
- 4.—LA "Y" DE LA VEGA está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de La Vega y San Marcos.
- 5.—HAY BASCULA DE VIA en La Vega.
- 6.—CUANDO NO HAYA SERVICIO TELEGRAFICO en la Vega Núm. 27 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 82-A).
- 7.—CUANDO NO HAYA SERVICIO TELEGRAFICO en San Marcos, Núm. 28 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 82-A).
- 8.—EN KILOMETRO S-22.7 hay un ladero particular de la Cla. Minera "La Occidental", S. A., con capacidad para 21 unidades denominado "La Calabaza".
- 9.—LOCALIZACION DE SEÑALES FIJAS DE LIMITES DE PATIO:
La Vega: Al Norte, en Km. S-1.000.
Sobre el Distrito de La Vega: Al Norte, en Km. L-32.674.
Al Sur, en Km. L-29.368.
San Marcos: Al Sur, en Km. S-44.304.



DISTRITO DE ELDORADO

Número de la Estación	RUMBO AL SUR				HORARIO No. 4 VIGENTE DICIEMBRE 17 DE 1960				RUMBO AL NORTE				Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.9 Mts.	Agua, Boletines, Combustible, Ganado, Reloj Reglamentario Teléfono "Y"
	Distancia en Quila	Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pasajeros	ESTACIONES		Mixtos y Carga	Pendiente máxima ascendiendo	Distancia de Eldorado	Kilómetros	Laderos	Otras		
					Por ciento	Por ciento								
1008	0.0	NO HAY			OT-R	QUILA	QA			22.1			PATIO 85 — 42	G K Y
E-10	9.9	SERVICIO	0.3	17		9.9 COMOLOTE		17	1.0	12.2			22	
E-23	22.1	REGULAR	0.5	21	OT-R	12.2 ELDORADO	ED	21	0.5	0.0			PATIO 93	Y
(22.1 Kmts.) HORARIO No. 4														

Dirección Superior "AL NORTE"

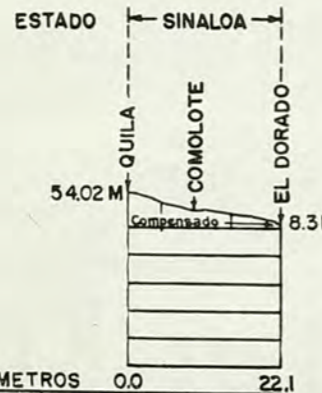
INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE ELDORADO

- 1.—VELOCIDAD MAXIMA: 35 Kmts. por hora para todos los trenes.
2.—LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE "LIMITES DE PATIO":

Quilá: Al Sur, en Km. 1.476.
Eldorado: En Km. 18.356.

- 3.—VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES.

Lugar	Capacidad en Unidades de 13.9 mts.	Conexión
Km. E-12.70	13	Norte y Sur
Km. E-14.09	11	Norte y Sur
Km. E-15.31	11	Norte y Sur
Km. E-16.65	11	Norte y Sur
Km. E-18.69	13	Norte y Sur



KILOMETROS	0.0	22.1
PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	AL NORTE 1.00 %	0.50 %
	AL SUR 0.31 %	0.50 %
CURVATURA MAXIMA	4°30'	2°
DISTRITO	DE EL DORADO	
CALIBRE DEL RIEL	65	
SECCIONES	SECCION-IE	
RESIDENCIA	O EL DORADO 22.3	

INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE MAZATLAN

- 1.—VELOCIDAD MAXIMA:

a) Trenes de pasajeros 85 Kmts. por hora, excepto entre Km. 1478.400 y Roseta, en que la velocidad máxima es de 45 Kmts. por hora.
b) Trenes mixtos y de carga: 75 Kmts. por hora, excepto entre Km. 1478.400 y Roseta, en que la velocidad máxima es de 35 Kmts. por hora.

- 2.—TRAMOS DE VIA en los que la velocidad de los trenes está restringida por señales fijas:

Del Km.	Al Km.	Velocidad K. P. H.	Longitud del tramo restringido Kmts. Mts.
1233.800	1234.900	55-45	1.100
1234.900	1241.900	85-65	7.000
1277.900	1283.100	85-65	5.200
1325.300	1326.400	65-55	1.100
1360.800	1362.700	85-65	1.900
1408.400	1415.200	60-50	6.800
1420.400	1437.600	55-45	17.200
1437.600	1478.400	45-35	40.800
1478.400	1488.900	80-65	10.500
1488.900	1490.400	75-65	1.500
1490.400	1490.700	80-65	0.300

- 3.—LOS TRENES RUMBO AL NORTE, de Tepic a Roseta, deben de conservar un intervalo de veinte (20) minutos, salvo cuando se reúnan en las estaciones. (Excepción a la Regla 91, primer párrafo).

- 4.—LOS TRENES MIXTOS Y DE CARGA RUMBO AL NORTE, librarán el tiempo de trenes superiores opuestos, de pasajeros y mixtos, en Aguirre, Mango y Corte con anticipación no menor de quince (15) minutos. (Excepción a la Regla 87).

- 5.—TRENES DE PASAJEROS RUMBO AL NORTE, deben detenerse 5 minutos en Mango para enfriar ruedas e inspeccionar el herraje de los frenos, ampliándose la parada a 10 minutos si manejan equipo con ruedas que no sean de acero. Efectuarán pruebas de aire.

- 6.—TRENES MIXTOS Y DE CARGA RUMBO AL NORTE, deben detenerse 10 minutos en Aguirre y 10 minutos en Mango para enfriar ruedas e inspeccionar el herraje de los frenos. Efectuarán pruebas de aire.

- 7.—NO SE EMPUJARAN carros de Escobar a Roseta.

- 8.—TODOS LOS MOVIMIENTOS que hagan los trenes entre Escobar y Roseta, deben efectuarse con el aire acoplado a fin de que los frenos de aire estén en servicio en todos los coches y carros.

- 9.—LOS CARROS QUE SEAN DEJADOS en Mora, Aguirre y Corte, se colocarán cerca de los descarrilladores, se les aplicarán fuertemente los frenos de mano, se les bloquearán las ruedas y se les vaciará la presión de aire de los depósitos auxiliares y de emergencia.

- 10.—CUANDO LOS TRENES RUMBO AL NORTE tengan que efectuar movimientos en Puga, el cambio debe dejarse alineado hacia la espuela, con el candado cerrado. Los movimientos se efectuarán en la vía auxiliar que existe en la citada espuela.

- 11.—TRENES DOBLES:

- a) Las máquinas ayudadoras en trenes de pasajeros, deben colocarse en la parte posterior del último coche.
b) En trenes mixtos, la máquina ayudadora se colocará inmediatamente adelante del cabús.

- c) En trenes de carga, las máquinas ayudadoras, acopladas en múltiple, se colocarán adelante del cabús con el número suficiente de unidades, calculando que cada una de las máquinas ayudadoras remolque 400 toneladas aproximadamente. Ejemplo: Un tren de Roseta a Tepic con 4,000 Tons. como máximo, se remolcará con 7 locomotoras: 4 acopladas en múltiple, irán a la cabeza y 3 ayudadoras, también en múltiple, se acoplarán adelante del cabús calculando el número de carros para que estas 3 ayudadoras remolquen 1,200 toneladas.

- d) Los trenes mixtos y de carga rumbo al Sur deben parar en Tepic de manera que las máquinas ayudadoras puedan entrar de frente a la vía Núm. 1.

- 12.—TRENES DOBLANDO ENTRE ROSETA Y MORA:

- a) Trenes de pasajeros que tengan que doblar entre Roseta y Mora, al dejar los coches y carros en el ladero, lo harán teniendo cuidado de colocarlos inmediatos al descarrillador apretando fuertemente los frenos de mano; pero antes tirándoles el aire en emergencia de la línea del tren para aprovechar el máximo de eficiencia de dichos frenos de mano, y además bloqueando las ruedas.

- b) No deben dejarse coches en la vía principal entre Roseta y Mora sin que estén acoplados a alguna máquina a fin de que el mencionado equipo esté controlado con los frenos de aire.

- c) Trenes de carga que tengan que doblar entre Roseta y Mora, al dejar los carros en el ladero los colocarán inmediatos al descarrillador,

apretando fuertemente los frenos de mano; pero antes deberán tirar el aire de emergencia de la línea del tren para aprovechar el máximo de eficiencia al apretar los frenos. También se bloquearán las ruedas.

d) Si no fuere posible dejar parte del tren en algún ladero conforme lo ordenado en el párrafo anterior y fuese necesario dejar los carros en la vía principal, se apretarán fuertemente los frenos de mano bloqueando las ruedas y quedando un Garrotero, cuando menos, al cuidado de los carros. En estos casos, se hará el movimiento de "dobletes" hasta el primer ladero, en donde se dejarán los carros cumpliendo las instrucciones del párrafo c), regresando luego por la otra parte del tren dejada en la vía principal, continuando así los "dobletes" las veces que fuera necesario.

13.—HAY DOS TOMAS DE ACEITE DIESEL en Tepic, instaladas: Una, junto a la vía No. 3; y la otra, junto a la vía principal, ambas en el lado Sur del patio, frente a la caseta del suministro del combustible Diesel. Las máquinas de los trenes de pasajeros rumbo al Sur, para abastecerse harán uso de la toma instalada junto a la vía principal.

- 14.—ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:

Roseta.

15.—EN EL REGISTRO DE TRENES de Roseta, se registrarán todos los trenes.

16.—LAS TRIPULACIONES DE TRENES LOCALES colocarán los furgones vacíos para maíz, en Nachi y Acaponeta, frente a la bodega aun cuando no les sean presentadas las boletas de arrastre forma S-2623.

- 17.—TUNELES. Su ubicación y dimensiones en metros.

Núm.	Ubicación	Entre	Long.	Ancho	Altura
1	Km. 1422-48	Nanchi y Pani	84.98	5.284	6.58

- 18.—PATIO DE MAZATLAN.

a) Salvo orden en contrario, todos los trenes deben virarse en "Y" de Empalme Distrito Culiacán para entrar retrocediendo a Mazatlán.

b) La "Y" de Empalme Distrito de Culiacán está formada por una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Mazatlán y Culiacán.

c) Los trenes procedentes del Distrito de Mazatlán, al invadir la vía principal del Distrito de Culiacán, para virarse en la "Y" de Empalme Distrito de Culiacán, deben protegerse previamente de conformidad con la Regla 99.

d) Los trenes procedentes del Distrito de Culiacán, al virarse en la "Y" de Empalme Distrito de Culiacán, están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Mazatlán, bajo protección conforme a la Regla 99; por lo que los trenes del Distrito de Mazatlán, se aproximarán con precaución al llegar a la pierna Sur de la citada "Y".

e) Los trenes del Distrito de Culiacán están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Mazatlán entre Empalme Distrito Culiacán y Mazatlán, bajo protección conforme a la Regla 99.

f) En "Y" de Empalme Distrito Culiacán hay cambios automáticos instalados en los siguientes lugares:

- I.—En el extremo Norte de la pierna Norte de la "Y".

Su posición normal es alineado hacia la vía principal del Distrito de Mazatlán.

- II.—En el extremo Sur de la pierna Sur de la "Y".

Su posición normal es alineado hacia la vía principal del Distrito de Culiacán.

g) Los trenes procedentes de los Distritos de Mazatlán y Culiacán que estén listos a la misma hora en Empalme Distrito Culiacán para moverse a Mazatlán, procederán como sigue:

I.—Entre trenes de pasajeros, entrará primero el procedente del Distrito de Mazatlán.

II.—Entre trenes de pasajeros y mixtos o carga, entrará primero el de pasajeros.

III.—Entre trenes mixtos, entrará primero el procedente del Distrito de Mazatlán.

IV.—Entre trenes mixtos y de carga, entrará primero el mixto.

V.—Entre trenes de carga, entrará primero el procedente del Distrito de Mazatlán.

h) Trenes saliendo de Mazatlán, que tengan que encontrar o librar a trenes opuestos en Empalme Distrito Culiacán, se registrarán como sigue:

I.—Los trenes que se muevan rumbo al Norte, usarán como ladero la pierna norte de la "Y".

II.—Los trenes que se muevan rumbo al Sur, usarán como ladero la pierna sur de la "Y".

III.—Se tendrá cuidado de identificar a los trenes que sean encontrados o librados en Empalme Distrito Culiacán.

19.—DESIGNACION DE LADEROS PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES, en estaciones donde existe más de una vía auxiliar:

- a) Mosa, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- b) Presidio, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- c) Rosario, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- d) Escuinapa, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- e) Acaponeta, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- f) Morada, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- g) Ruiz, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- h) Yago, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- i) Nanchi, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- j) Roseta, el extremo Sur de la vía auxiliar No. 1, comprendido entre el cortavía y el cambio Sur.
- k) Aguirre, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- l) Tepic, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.

20.—HAY BASCULA DE VIA en Mazatlán y Tepic.

21.—HAY GRUA Y CARRO DE AUXILIO en Mazatlán y Tepic.

22.—LUGARES DONDE SE HAN INSTALADO LUBRICADORES DE RIEL:

Localización	Rieles Lubricados
Km. 1234.23	Ambos
Km. 1413.94	Ambos
Km. 1428.06	Ambos
Km. 1432.60	Lado mar

Localización	Rieles Lubricados
Km. 1437.28	Lado sierra
Km. 1438.42	Lado mar
Km. 1441.81	Lado sierra
Km. 1445.85	Lado mar
Km. 1450.46	Lado sierra
Km. 1450.86	Lado mar
Km. 1452.47	Lado sierra
Km. 1453.63	Lado mar
Km. 1456.25	Lado sierra
Km. 1458.36	Lado mar
Km. 1460.00	Lado sierra
Km. 1463.08	Lado mar
Km. 1464.10	Lado sierra
Km. 1468.83	Lado mar
Km. 1469.80	Lado sierra
Km. 1476.24	Lado sierra
Km. 1488.95	Lado mar

23.—CAPACIDAD DE LAS "COLAS" DE LAS "Y", en unidades de 13.9 metros:

Tepic, 6 unidades.

24.—LOCALIZACION DE SEÑALES FIJAS DE "LIMITE DE PATIO":

Mazatlán: Al Norte, en Km. 1171.000. Al Sur, en Km. 1179.514.
Ruiz: Al Norte, en Km. 1388.780. Al Sur, en Km. 1393.570.
Roseta: Al Norte, en Km. 1435.730. Al Sur, en Km. 1439.700.
Tepic: Al Norte, en Km. 1486.000.

INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE CULIACAN

(Continuación)

4.—EN EL PATIO DE CULIACAN, a 3 postes Sur de placa Kilómetro 961, frente al cambio Sur de la vía de El Muerto, hay una caseta con instalación de teléfono selectivo a fin de comunicarse con la Oficina de Despachadores en Mazatlán.

5.—LA "Y" DE QUILA está formada por una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Culiacán y Eldorado.

6.—ESPUELA DE OSO:

Del extremo Norte del ladero de la estación de Oso, parte una espuela con rumbo al Sur, con las características siguientes:

- a) Longitud: 13,280 Mts.
- b) Velocidad máxima para todos los trenes: 15 Kmts. por hora.
- c) Pendiente máxima ascendiendo: Rumbo al Norte, 1.00%. Rumbo al Sur, 0.00%.

d) VIAS AUXILIARES:

Ladero Núm.	Lugar	Capacidad en Unidades de 13.9 Mts.
1	Km. 1.553	12
2	Km. 5.190	8
3	Km. 6.486	13
"Y" griega	Km. 9.801	4 en Cola "Y"
4	Km. 10.165	13
Espuela 5	Km. 13.000	17 Conexión Norte

7.—DESIGNACION DE LADEROS PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES en estaciones donde existe más de una vía auxiliar:

- a) Culiacán, para trenes de pasajeros, la vía auxiliar conocida como "corta-vía".
- b) San Rafael, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- c) Costa Rica, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- d) Alhuate, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- e) Quilá, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- f) La Cruz, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- g) Dimas, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- h) Mármol, la vía auxiliar No. 1 lado mar.

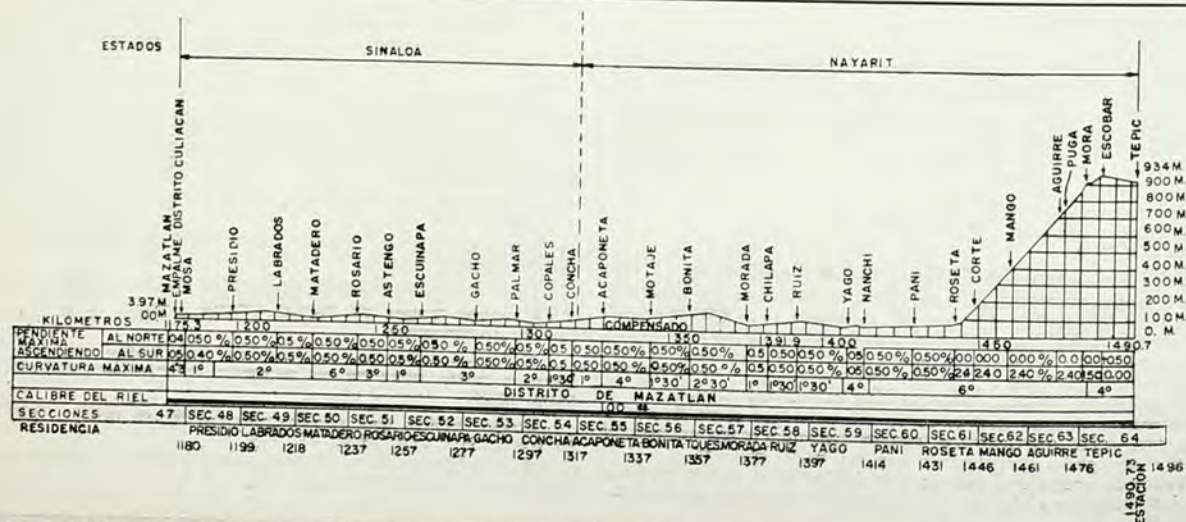
8.—HAY GRUA Y CARRO DE AUXILIO en Mazatlán.

9.—HAY BASCULA DE VIA en Mazatlán.

10.—LOCALIZACION DE SEÑALES FIJAS DE "LIMITE DE PATIO":

Culiacán: Al Sur, en Km. 961.804.

Mazatlán, al Norte, en Km. 1171.000. Al Sur, en Km. 1179.514.



INTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE TEPIC

1.—VELOCIDAD MAXIMA:

- a) Trenes de pasajeros: 85 kilómetros por hora.
- b) Trenes mixtos y de carga: 75 kilómetros por hora.

2.—TRAMOS DE VIA, EN LOS QUE LA VELOCIDAD DE LOS TRENES ESTA RESTRINGIDA POR SEÑALES FIJAS:

Del Km.	Al Km.	Velocidad K. P. H.	Longitud del tramo restringido Kmts. Mts.
1490.700	1506.700	80-65	16.000
1506.700	1518.400	55-45	11.700
1518.400	1536.800	65-55	18.400
1536.800	1551.700	55-45	14.900
1551.700	1565.100	65-55	13.400
1565.100	1590.400	55-45	25.300
1590.400	1606.800	75-65	16.400
1606.800	1621.600	65-55	14.800
1621.600	1657.400	45-35	35.800
1657.400	1672.900	85-65	6.000
1672.800	1695.800	55-45	23.000
1695.800	1706.400	75-65	10.600
1706.400	1714.800	55-45	8.400
1714.800	1726.600	65-55	11.800
1726.600	1741.900	45-35	15.300
1751.007	1755.300	65-60	4.293
1755.300	1763.861	50-40	8.561

3.—LA HORA REGLAMENTARIA del Ferrocarril del Pacífico es la del Meridiano 105° (Hora del Noroeste), cuya hora es 60 minutos retrasados en relación con la hora que rige en los Ferrocarriles Nacionales de México, que es la del Meridiano 90° (Hora del Centro). Consecuentemente, todos los trenes del Ferrocarril del Pacífico se regirán, entre Guadalajara N. de M. y Nogales y en los Distritos de La Vega y San Marcos por la hora del Meridiano 105° mencionado.

4.—EN LA OFICINA TELEGRAFICA DE GUADALAJARA de los Ferrocarriles Nacionales de México hay instalado un reloj reglamentario identificándose por el letrero que dice: "HORA PACIFICO MERIDIANO 105°", para la comparación de la hora de los relojes de trenistas y locomotoristas.

5.—EN EMPALME ORENDAIN, los trenes procedentes del Distrito de la Vega, no ocuparán la vía principal del Distrito de Tepic hasta que hayan recibido la debida autorización y tengan derecho para ocuparla. En aquellos casos en que no hayan recibido la autorización respectiva y sea necesario acupar la vía principal, se protegerán como lo previene la Regla 99.

6.—EN EMPALME ORENDAIN HAY INSTALADA, fuera de la Oficina Telefónica, una caja en la que se colocará el Registro de Trenes en horas en que no haya Telegrafista en servicio.

7.—EN EL PATIO DE GUADALAJARA FCP hay cambios automáticos instalados en las siguientes vías, las cuales conectan con la vía principal:

- a) En la vía conocida como conexión FCP. Su posición normal es alineado a la vía principal.
- b) En la pierna norte de la "Y". Su posición normal es alineado hacia la "Y".
- c) En la pierna Sur de la "Y". Su posición normal es alineado hacia la vía principal.

8.—TRENES DOBLES:

a) Salvo orden en contrario, en el Distrito de Tepic, las máquinas ayudadoras en trenes de pasajeros, mixtos y de carga, se acoplarán adelante de la máquina o máquinas que remolquen el tren.

b) Las máquinas que ayuden a los trenes de pasajeros, mixtos y de carga de Empalme Orendain al Sur, se cortarán en Jocoltán.

9.—ESTACIONES DE COMPLETAR y reducir tonelaje:

Empalme Orendain y Barrancas.

10.—TUNELES, su ubicación y dimensiones en metros:

Núm.	Ubicación	Entre	Long.	Ancho	Altura
2	Km. 1514-35	Costilla y Compostela	104.23	4.674	6.58
3	Km. 1515-66	" " "	105.24	4.674	6.58
4	Km. 1515-99	" " "	265.50	4.674	6.58
5	Km. 1516-87	" " "	131.20	4.674	6.58
6	Km. 1603-74	Ahuacatlán e Ixtlán	77.22	4.674	6.58
7	Km. 1626-82	Gracia y Barrancas	526.42	4.674	6.58
8	Km. 1627-52	" " "	223.50	4.674	6.58
9	Km. 1630-32	Barrancas y Agua Fria	296.50	4.674	6.58
10	Km. 1632-28	" " "	84.75	4.674	6.58
11	Km. 1633-70	" " "	114.00	4.674	6.58
12	Km. 1634-11	" " "	891.47	4.674	6.58
13	Km. 1635-40	" " "	206.00	4.674	6.58
14	Km. 1636-18	" " "	76.00	4.674	6.58
15	Km. 1637-06	" " "	310.47	4.674	6.58
16	Km. 1637-78	" " "	361.21	4.674	6.58
17	Km. 1638-47	" " "	142.07	4.674	6.58
18	Km. 1638-70	" " "	897.07	4.674	6.58
19	Km. 1640-26	" " "	139.61	4.674	6.58
20	Km. 1641-65	" " "	132.00	4.674	6.58
21	Km. 1641-99	" " "	89.20	4.674	6.58
22	Km. 1642-40	" " "	596.70	4.674	6.58
23	Km. 1643-39	" " "	194.62	4.674	6.58
24	Km. 1644-32	" " "	277.40	4.674	6.58
25	Km. 1646-18	Agua Fria y La Quemada	283.72	4.674	6.58
26	Km. 1646-61	" " "	435.32	4.674	6.58
27	Km. 1647-34	" " "	112.53	4.674	6.58
28	Km. 1648-56	" " "	109.05	4.674	6.58
29	Km. 1649-15	" " "	62.00	4.674	6.58
30	Km. 1650-05	" " "	164.61	4.674	6.58
31	Km. 1650-41	" " "	140.00	4.675	6.58
32	Km. 1650-97	" " "	112.95	4.674	6.58
33	Km. 1690-66	Cuervo y Tequila	81.27	7.214	6.58
34	Km. 1690-93	" " "	60.53	5.182	6.58
35	Km. 1691-11	" " "	109.38	7.214	6.58

11.—MOVIMIENTO Y ABADERAMIENTOS en la región de los túneles entre Gracia y La Quemada:

a) Cuando sea necesario detener un tren en la proximidad de un túnel, el abanderado, la luz de Bengala o la señal de alto, deberá colocarse de manera que al detenerse el tren, la locomotora no quede parada en el interior del túnel.

b) Cuando se descarrile alguna locomotora, o si por alguna otra circunstancia se considera que la misma permanecerá por algún tiempo dentro de un túnel, deberá apagarse.

c) Si hay equipo descarrilado o detenido por alguna otra causa que origine que la locomotora tenga que permanecer tiempo indefinido dentro de algún túnel, se harán esfuerzos para sacarla inmediatamente del túnel.

d) Cuando un tren sea detenido por algún abanderado o por otras circunstancias por las cuales la locomotora quede parada dentro de un túnel, si no puede proseguir su marcha inmediatamente, retrocederá protegida de conformidad con la Regla 99, a fin de que la locomotora quede fuera del túnel.

e) Queda prohibido viajar en la parte delantera de las locomotoras al pasar por los túneles.

f) Los Garroteros abanderados de trenes rumbo al Sur, medio kilómetro antes de llegar al portal del túnel número 7, kilómetro 1626.82, arrojarán una luz de Bengala encendida.

12.—TRENES RUMBO AL NORTE, de La Quemada a Ixtlán y de Ahuacatlán a Tetitlán, deben conservar entre sí un intervalo de QUINCE MINUTOS, excepto al aproximarse a estaciones. (Excepción a la Regla 91).

13.—ENTRE LA QUEMADA Y GRACIA y entre Compostela y Costilla, los trenes usarán, durante el día, las señales nocturnas en adición a las señales diurnas.

INTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE TEPIC

(Continuación)

14.—LUGARES DONDE SE HAN INSTALADO LUBRICADORES DE RIEL:

Localización	Rieles Lubricados
Km. 1507.88	Ambos
Km. 1513.74	Ambos
Km. 1527.17	Ambos
Km. 1538.30	Ambos
Km. 1546.16	Ambos
Km. 1551.64	Ambos
Km. 1558.39	Ambos
Km. 1667.68	Ambos
Km. 1574.40	Ambos
Km. 1585.27	Lado sierra
Km. 1589.10	Lado mar
Km. 1599.23	Lado sierra
Km. 1613.66	Lado sierra
Km. 1622.27	Ambos
Km. 1630.78	Ambos
Km. 1640.44	Ambos
Km. 1648.31	Ambos
Km. 1652.98	Ambos
Km. 1656.70	Lado mar
Km. 1657.26	Lado sierra
Km. 1676.32	Ambos
Km. 1680.54	Lado mar
Km. 1680.77	Lado mar
Km. 1685.90	Ambos
Km. 1689.49	Ambos
Km. 1708.31	Ambos
Km. 1714.80	Ambos
Km. 1729.32	Lado mar
Km. 1731.61	Lado sierra
Km. 1735.00	Lado mar
Km. 1735.56	Lado sierra
Km. 1738.28	Lado mar

15.—TRENES DE PASAJEROS Números 1 y 2 efectuarán parada en las Trancas, Km. 1635.7 y en Ojo de Agua, Km. 1633.0 los Domingos, Martes y Viernes para levantar o dejar pasaje.

16.—TRENES LOCALES efectuarán parada por bandera en Ojo de Agua, Km. 1633.0, para levantar o dejar flete.

17.—TRENES DE CARGA pararán en Barrancas para que el Inspector de la Secretaría de Agricultura y Ganadería revise la documentación de los trenes rumbo al Norte y desprenda de los carros rumbo al Sur, la tarjeta de fumigación.

18.—POR NINGUNA CIRCUNSTANCIA se empujarán carros rumbo al Norte, del portal Norte del túnel número 7, Km. 1626.82, a Ixtlán; y del Km. 1591 a Teititlán.

19.—SALVO INSTRUCCIONES EN CONTRARIO, todos los trenes mixtos, directos y locales rumbo al Norte, deberán tomar de frente, en el Patio de Tepic, la vía Núm. 1, utilizando el cortavía que une la vía número 1 con la vía de la báscula.

20.—HAY DOS TOMAS DE ACEITE DIESEL EN TEPIC, instaladas: Una, junto a la vía Núm. 3; y la otra, junto a la vía principal, ambas en el lado Sur del patio, frente a la caseta del suministro del combustible Diesel. Las máquinas de los trenes de pasajeros rumbo al Sur, para abastecerse, harán uso de la toma instalada junto a la vía principal.

21.—HAY BASCULA DE VIA en Guadalajara FCP y Tepic.

22.—HAY GRUA Y CARRO DE AUXILIO en Guadalajara FCP y Tepic.

23.—TRENES RUMBO AL SUR manejarán hasta Empalme Orendáin el tonelaje con que salgan de Barrancas. Solamente en caso de emergencia reducirán en Arenal. De Empalme Orendáin a Guadalajara FCP, manejarán el tonelaje especificado en el Horario vigente o en los Boletines.

24.—CUANDO SE RECIBAN INSTRUCCIONES para "doblar" de Empalme Orendáin al Sur, los Conductores solicitarán con toda oportunidad, a la oficina de Despachadores, la expedición de las órdenes de tren respectivas, indicando entre qué lugares se va a "doblar". Solamente en casos de emergencia y con instrucciones de la oficina de Despachadores, se efectuarán "dobletes" por medio de abanderamientos, conforme lo prevenido en la Regla 99.

25.—TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que lleguen a Guadalajara NdeM procedentes del Distrito de Tepic, se virarán en la "Y" de Guadalajara F. C. P., para entrar retrocediendo a la estación de pasajeros.

26.—MOVIMIENTOS EN LAS VIAS DEL PATIO de los Ferrocarriles Nacionales de México.

a) La vía principal del Distrito de Tepic, rumbo al Sur, termina en el Km. 1763.860 conectando en este punto con las vías de los Ferrocarriles Nacionales de México.

b) Los trenes, máquinas solas y máquinas de patio, deben moverse a VELOCIDAD DE PATIO al entrar a las vías de los Ferrocarriles Nacionales de México. Las tripulaciones obedecerán las señales que les den los empleados de Patio de los Ferrocarriles Nacionales de México.

27.—DESIGNACION DE LADEROS PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES en estaciones donde existe más de una vía auxiliar.

- a) Tepic, la vía auxiliar Núm. 1 lado sierra.
- b) Compostela, la vía auxiliar Núm. 1 lado sierra.
- c) Cerro Pelón, la vía auxiliar Núm. 1 lado sierra.
- d) Teititlán, la vía auxiliar Núm. 1 lado sierra.
- e) Ahuacatlán, la vía auxiliar Núm. 1 lado sierra.
- f) Ixtlán, la vía auxiliar Núm. 1 lado sierra.
- g) Barrancas, la vía auxiliar Núm. 1 lado mar.
- h) La Quemada, la vía auxiliar Núm. 1 lado mar.
- i) Magdalena, la vía auxiliar Núm. 1 lado mar.
- j) Tequila, la vía auxiliar Núm. 1 lado mar.
- k) Empalme Orendáin, la vía auxiliar Núm. 1 lado sierra.

28.—CAPACIDAD DE LAS "COLAS" DE LAS "Y", en unidades de 13.9 metros:

Tepic, 6 unidades.
"Y" Guadalajara FCP, 28 unidades (18 coches y 2 locomotoras).

29.—LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE "LIMITE DE PATIO:

Tepic: Al Sur, en Km. 1502.000.
Empalme Orendáin: Al Norte, en Km. 1725.901. Al Sur, en Km. 1729.447.

Al Norte, sobre el Distrito de La Vega, en Km. L-0.702.

Guadalajara FCP: Al Norte, en Km. 1751.007.

30.—VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES:

Lugar	Capacidad en Unidades de 13.9 Mts.	Conexión
Km. 1579.0 (Balastrea)	32	Norte y Sur
Km. 1713.6 (Balastrea)	19	Norte y Sur

INSTRUCCIONES GENERALES

NOTA: No incluyen aquellas disposiciones que figuran en el Reglamento de Transportes, en los Boletines al Horario y en el Reglamento de Seguridad.

1.—LOS REGLAMENTOS DE TRANSPORTES Y DE FRENOS DE AIRE del Ferrocarril Sud-Pacífico de México, deben considerarse de observancia y aplicación obligatoria en el Ferrocarril del Pacífico.

2.—CUANDO EN EL HORARIO, BOLETINES U ORDENES DE TREN se haga referencia al número de una Regla o Forma de Ordenes de Tren, ello se refiere a las contenidas en el Reglamento de Transportes.

3.—EL TITULO DE "REGLAMENTO PARA EL CUIDADO Y MANEJO DE FRENOS DE AIRE Y APARATOS DE SEÑALES DE AIRE", en vigor desde el primero de Agosto de 1925, queda modificado a decir "Reglamento de Frenos de Aire".

4.—VELOCIDADES:

a) Cuando en trenes de pasajeros se manejen coches de madera o equipo distinto al de trenes de pasajeros, se observará la velocidad de trenes mixtos; excepto cuando se manejen refrigeradores con ruedas de acero con los que sí pueden correr a velocidades de trenes de pasajeros.

b) Observarán las velocidades autorizadas para trenes de pasajeros, los trenes compuestos de máquina o máquinas y cabús.

c) Las máquinas Diesel, solas, correrán a la velocidad autorizada para trenes de pasajeros.

d) Los trenes, máquinas solas o máquinas de patio no deben exceder la velocidad de cinco (5) kilómetros por hora al pasar sobre vías inundadas si se encuentra cubierto de agua el hongo del riel. En caso de que la altura del agua sobre el riel sea mayor de 10 centímetros, no deberá pasarse el trayecto o tramo inundado.

e) Las máquinas de patio así como otras máquinas manejadas por proveedores de máquinas, no deben exceder la velocidad de veinte (20) kilómetros por hora al moverse en la vía principal, dentro de los límites de Patio.

f) Las máquinas de vapor, sin carretilla, no deben exceder la velocidad de treinta (30) kilómetros por hora.

g) Los trenes y máquinas solas retrocediendo, o máquinas empujando carros, no deben exceder la velocidad de veinte (20) kilómetros por hora, exceptuando las máquinas Diesel tipo 500 y 800, cuando éstas vayan retrocediendo o jalando carros, las que correrán a las velocidades autorizadas normalmente.

h) Los trenes no deben exceder la velocidad de cuarenta y cinco (45) kilómetros por hora en tangentes y de treinta y cinco (35) kilómetros por hora en curvas, cuando manejen grúas, martinetes, palas de vapor y carro tara (carro de pesas de la báscula de vía); excepto en el Distrito de Eldorado en el que la velocidad no debe exceder de treinta (30) kilómetros por hora en tangentes y de veinte (20) kilómetros por hora en curvas. El carro tara debe manejarse inmediatamente atrás del cabús, colocando en la parte posterior del carro tara los marcadores, vigilando que para ello esté dotado de portamarcadores, instalándose en caso necesario.

i) Los trenes de carga no deben exceder la velocidad de treinta (30) kilómetros por hora cuando manejen máquinas de vapor muertas o bajo presión, colocándose dichas máquinas a siete u ocho carros adelante del cabús.

j) Las velocidades máximas para trenes de pasajeros, mixtos y de carga indicadas en las Instrucciones Especiales de cada Distrito, serán observadas por los trenes cuyas máquinas estén dotadas de velocímetro.

k) Los tiempos mínimos para trenes de pasajeros, mixtos y de carga serán observados por los trenes cuyas máquinas no tengan velocímetro o que éste no funcione.

5.—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 minutos para trenes de carga, dos minutos para trenes mixtos y un minuto para trenes de pasajeros. Cuando los trenes mixtos manejen más del 80% del tonelaje tabulado, pueden agregarseles tres minutos.

6.—CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan marcado tiempo muerto en algunas Estaciones, corran retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario **SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS** y comunicándolo previamente al Despachador.

7.—ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS EN ESTACIONES SIN SERVICIO DE COMUNICACION.

I.—Todo tren que con excesiva anticipación haya recibido ór-

denes para encontrar a otro, y aquellos trenes inferiores que vayan a librar el tiempo de itinerario de trenes superiores en Estaciones sin servicio telegráfico, pedirán informes al Despachador antes de salir de la última estación telegráfica en servicio. Si al llegar al punto de encuentro o libramiento, el tren que se espera no está a la vista, se comunicará inmediatamente por teléfono selectivo con el Despachador para que disponga lo conveniente.

II.—Cuando algún teléfono selectivo de los instalados en las casetas o cajas no funcione debidamente, los Conductores, o Maquinistas cuando vayan con máquina sola, reportarán el caso al Jefe de Despachadores con copia al Superintendente de División. El Jefe de Despachadores informará el caso al Técnico de Comunicaciones respectivo.

8.—CUANDO EN UNA ESTACION SE ENCUENTREN dos o más trenes haciendo movimiento y exista una congestión que impida rapidez en el manejo, movimiento o libramiento de dichos trenes, se unificará el mando de las tripulaciones en un solo Conductor. Si se trata de trenes directos, el primero que haya llegado asumirá la dirección; de igual manera si se trata de trenes locales o de pasajeros exclusivamente. Cuando haya locales y directos o locales y pasajeros, será el del primer tren local quien asuma el mando; y si son directos y pasajeros, el primero de carga dirigirá el movimiento. Una vez asumido el mando por un Conductor, éste continuará hasta terminar.

9.—MOVIMIENTO DE TRENES DE FLETE PERECEDERO.

a) Cuando los trenes de carga, manejando cargados con flete muerto o carros vacíos, muevan en camino refrigeradores cargados con flete perecedor, colocarán estos últimos en la parte delantera del tren.

b) Al formarse trenes de carga en las terminales, con cargados con flete muerto y refrigeradores con flete perecedor, se colocarán en la parte delantera del tren los refrigeradores con flete perecedor.

c) Siendo necesario que los trenes remolcando 10 o más refrigeradores cargados con flete perecedor no sufran demoras en camino, los Despachadores los manejarán, en relación con trenes de carga opuestos (Extras o Regulares), exhibiendo órdenes de tren bajo el ejemplo (4) de la forma "C" del Reglamento de Transportes (confiriendo derecho sobre un tren en dirección opuesta), en vez de protegerlos con órdenes de encuentro forma "A".

10.—LA CAPACIDAD DE LOS LADEROS que aparecen en las columnas correspondientes en los cuadros de itinerarios de los Distritos, en la División de Sinaloa, comprende el número de unidades que indica la capacidad, más tres máquinas y cabús entre locotán y Roseta inclusive; y una máquina y cabús más, entre Paní y San Blas.

11.—EN TODAS LAS TERMINALES Y EN ALGUNOS LADEROS, existen señales al lado derecho, en el sentido del movimiento, indicando la distancia en carros que hay desde la señal fija hasta la punta de las agujas de la última vía auxiliar o ladero que conecta con la vía principal. Estas señales sirven de referencia al personal de máquinas y trenes para el manejo de su tren, en relación al número de carros que remolquen.

12.—TRENES REMOLCADOS CON MAQUINAS EN MULTIPLE, su acoplamiento.

I.—El acoplamiento de las máquinas Diesel en múltiple se efectuará:

a) Máquinas serie 500, 900, 800 y 700 pueden acoplarse en múltiple con máquinas de igual o distinta serie; pero no deberán acoplarse máquinas con equipo 6-SL (Serie 800 ó 700) entre dos máquinas con equipo 24-RL (Serie 900).

b) Cuando las máquinas 500, 900 y 800 se acoplen con máquinas serie 700, las máquinas serie 500, 900 y 800 se colocarán siempre a la cabeza.

II.—Queda terminantemente prohibido al personal en general, viajar en las máquinas en múltiple que no lleven empleados locomotoristas en servicio.

13.—LOS MAQUINISTAS QUE MANEJEN TRENES remolcados por locomotoras Diesel, telegrafiarán al camino al Superintendente, al Jefe de Despachadores, al Jefe de Trenes Terminal y al Mayordomo de Casa Redonda respectivos, cuando la máquina tenga algún defecto que amerite la intervención del Departamento de Fuerza Motriz, o que le impida seguir remolcando su tren más allá de la próxima terminal de su recorrido, detallando lo mejor que sea posible la falla o descompostura.

14.—DE CONFORMIDAD CON LA REGLA 17 DEL REGLAMENTO DE FRENOS DE AIRE, todos los trenes harán la prueba de aire en las Estaciones iniciales en cada Distrito, o bien al iniciar el viaje si éste se inicia entre terminales.

15.—AL INICIAR EL VIAJE O AL SER ACOPLADA LA MAQUINA cuando ésta haya sido cortada por cualquier causa, los empleados de trenes y máquinas deben vigilar que la presión de aire sea la reglamentaria (90 Lbs. para trenes de pasajeros y 80 Lbs. para trenes de carga).

16.—LAS TRIPULACIONES DE LOS TRENES se cerciorarán de que los Inspectores de carros hagan la prueba reglamentaria de los frenos de aire; en caso de que por algún motivo no puedan hacerla los Inspectores, deberá ser hecha por las propias tripulaciones, reportando el caso al Superintendente de División.

17.—DADAS LAS CARACTERISTICAS DE LA FUERZA DIESEL, que permite a los trenes efectuar largos recorridos sin detenerse, los trenes de flete harán paradas en Estaciones después de recorrer distancias de cincuenta o sesenta kilómetros a fin de proceder a la revisión del equipo. (Regla 827, último párrafo).

18.—TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas mayores del 1.50% debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. Los Garroteros deben apretar el suficiente número de frenos de mano y hacer uso de la válvula de retención para controlar la carrera del tren. Los Conductores deben hacer recorridos en los carros para vigilar el cumplimiento de la Regla 54 del Reglamento de Frenos de Aire.

19.—TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL por estar doblando o por cualquier otra causa o cuando sean dejados en el ladero en pendientes del 1.50% o mayores, deben encadenarse y bloquearse los carros, además de aplicarse fuertemente los frenos de mano, vaciándose el aire de la línea del tren.

20.—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.

21.—LOS TRENES QUE LLEGUEN a sus terminales en horas en que no haya servicio de patio, deben entrar a la vía auxiliar que se encuentre 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.

22.—CUANDO SE DEJEN CARROS cargados o vacíos lejos de los edificios de la estación, el Jefe de Trenes Terminal o a falta de éste, el Jefe General de Patio, o los Conductores, según el caso, deben informar al Jefe de Estación correspondiente los números y la hora en que fueron dejados.

23.—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.

24.—DESCARGA DE TANQUES CON INFLAMABLES. Los tanques conteniendo alcohol, gasolina o sus derivados, 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 la bodega, pero aislándose de los demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca mayor seguridad.

25.—DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros a nivel con calles o caminos públicos, no deben obstruirse por más de cinco minutos; pero si la ejecución del trabajo requiere más de este tiempo, deben librarse tales cruceros cada cinco minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.

26.—MEDIOS DE COMUNICACION para el despacho de trenes.
a) Por medio de teléfono selectivo.
b) Cuando por algunas circunstancias falte el teléfono selectivo, el despacho de trenes se efectuará por telégrafo.

27.—USO Y CARACTERISTICAS DEL CAMBIO "AUTOMATICO". El cambio automático puede ser:
I.—Operado manual o automáticamente. La operación manual es igual 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 puedan salir del ladero o vía secundaria "pasando" las agujas; es decir, aun cuando éstas se encuentren cerradas, las cejas de las ruedas pueden abrirlas sin dañarse la estructura del cambio. De 10 a 12 segundos aproxi-

madamente, después de que las últimas ruedas han accionado las agujas, éstas retornan automáticamente a su posición normal.

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

III.—El cambio "automático" se distingue de los cambios rígidos ordinarios, en que tanto el árbol como la caja del mecanismo están pintados de color amarillo.

IV.—Cuando al estar haciendo movimientos o por cualquier otra causa los trenes se detienen sobre las agujas de los cambios "automáticos", procedentes de vías distintas a aquellas a las cuales están normalmente alineados y que tengan que retroceder, antes de hacerlo debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder, restableciéndose después a su posición normal. Todo tren o máquina con carros o sin ellos, están obligados a pasar sobre estos cambios, en dirección de las puntas de las agujas, a una velocidad que no exceda de 25 K.P.H., hasta que hayan pasado todas las ruedas de las máquinas si van solas, o de todos los carros que dichas máquinas remolquen.

MODIFICACIONES AL REGLAMENTO

REGLA 10-H.—Esta Regla se modifica como sigue:

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

REGLA 10-K.—Se modifica como sigue:

"Las señales fijas indicadoras de velocidad (figuras 3 y 4 del Reglamento de Transportes), tipo ovalado, de color blanco, deben colocarse a la derecha de la vía según la dirección de los trenes, a una distancia de un kilómetro antes de llegar a los tramos de vía o estructuras sobre las cuales se fija permanentemente la velocidad de los trenes".

REGLA 17.—Se substituye por la siguiente:

"La luz de la farola delantera de la máquina que va al frente de todos los trenes, debe llevarse encendida durante el día y durante la noche. Esta luz debe ocultarse o apagarse siempre que el tren entre a un ladero y se pare librando la vía principal para encontrar o ser pasado por otro tren; o bien, cuando se detenga en el extremo de una vía doble o de un Empalme para encontrar trenes".

REGLA 27.—Se substituye por la siguiente:

"Una señal exhibida imperfectamente, ó la falta de ella en el lugar donde deba exhibirse, se interpretará como la restricción mayor que pueda indicar dicha señal; excepto cuando durante la noche, la indicación diurna se vea claramente, rigiéndose entonces por ella.

Cuando las señales diurnas o nocturnas no se distinguen con claridad, los trenes deben parar para cerciorarse de su indicación.

Los Conductores y Maquinistas, al usar un cambio cuya señal esté imperfectamente exhibida o no tenga luz, deberán siempre que sea posible, arreglar el desperfecto o encenderla. Se dará aviso al Jefe de Despachadores de las señales imperfectamente exhibidas, desde el primer lugar donde haya oficina telegráfica o telefónica en servicio".

REGLA 82-C.—Esta Regla se modifica como sigue:

"Cuando no se tenga comunicación con el Despachador por interrupción en las líneas telegráficas o telefónicas, el Telegrafista queda autorizado para expedir la Boleta de Despacho a fin de autorizar a un tren regular para asumir su itinerario desde su Estación inicial, así como para despachar un tren en cualquier Estación en que esté exhibida la señal de órdenes entregando con la Boleta de Despacho las órdenes de tren "19", así como las órdenes de tren "31" las cuales hubiesen sido repetidas y obtenido el OK correspondiente, pudiendo en este caso recabar la firma del Conductor o Maquinista y "completar" las órdenes. No se expedirá la Boleta de Despacho al tren al que se le hayan dirigido órdenes de tren "31" y por las cuales únicamente se tenga recibida la respuesta "X" en este caso dicho tren quedará detenido hasta que se haya recibido el OK respectivo o se haya dado el "completa" en la forma reglamentaria".

REGLA 85.—El tercer párrafo de esta Regla queda modificado como sigue:

"Trenes Extras pueden pasar y correr adelante de otros trenes Extras, igualmente pueden pasar y correr adelante de trenes de SEGUNDA Y TERCERA clase".

REGLA 87.—Se modifica en la forma siguiente:

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

REGLA 87-A.—"Los trenes Extras deben librar el tiempo de los trenes regulares en dirección opuesta por lo menos con DIEZ minutos de anticipación, salvo orden en contrario".

REGLA 87-B.—"Siempre que no se disponga de otro modo, un tren inferior deberá tener libre la vía principal a la hora en que un tren de Primera clase o Superior por derecho, en la misma dirección, esté autorizado para salir de la Estación inmediata anterior donde tenga marcado tiempo; pero cuando el tiempo mínimo para trenes de pasajeros sea menor de DIEZ minutos entre la Estación inmediata anterior y la Estación donde deba verificarse el libramiento, el tren inferior deberá librar al tren Superior DIEZ minutos antes de la hora de salida de la Estación inmediata anterior".

REGLA 87-C.—"Los trenes inferiores deben entrar de frente a los lateros siempre que sea posible, para encontrar o librar a los trenes superiores. Si es necesario entrar retrocediendo, deben protegerse previamente de acuerdo con la Regla 99".

REGLA 90-A.—Se modifica como sigue:

"Los trenes, al aproximarse a algún punto de encuentro designado en el itinerario con trenes de clase igual o superior, o al acercarse a un punto en el cual por orden de tren tengan que encontrar o esperar a otro tren en dirección opuesta, el Maquinista dará la señal 14 (m) y en seguida dará la señal 14 (n) dos kilómetros antes de llegar al punto de encuentro o espera. Si el Maquinista omite dar ésta señal y no reduce la velocidad, el Conductor tomará acción inmediata para parar el tren.

Cuando un tren inferior, librando los tiempos de un tren superior, se aproxima al punto de encuentro, el Maquinista dará la señal 14 (m) y en seguida dará la señal 14 (n) dos kilómetros antes de llegar al punto de encuentro o espera. Si el Maquinista omite dar esta señal y no reduce la velocidad, el Conductor tomará acción inmediata para parar el tren.

En todo tren que esté equipado con el Sistema de Señales de Comunicación, el Conductor debe dar al Maquinista la señal 16 (1) dos kilómetros antes de llegar a un punto de encuentro o espera. El Maquinista contestará inmediatamente con la señal 14 (n), y si deja de hacerlo, el Conductor tomará acción inmediata para parar el tren.

En todos los trenes, en caso de que el Maquinista dejare de dar las señales 14 (m) y 14 (n), es obligación del Fogonero recordarle este requisito a su Maquinista.

Si el tren que tiene derecho para ocupar la vía principal llega primero al punto de encuentro o espera, la tripulación debe alinear si fuere posible, el cambio para que el tren opuesto entre en el ladero.

En caso de hacerse una parada después de haberse dado la señal 14 (n); pero antes de haberse encontrado el tren que se espera, no se dará la señal 12 (c), ni la señal 16 (a) para hacer movimientos subsiguientes, sino hasta que dicho tren haya sido encontrado o se tenga autorización para proseguir la marcha en contra del mismo".

REGLA 90-B.—"Los trenes compuestos de máquina o máquinas solas o máquina o máquinas y cabús, tomarán el ladero en aquellos puntos de encuentro en los cuales tengan derecho a ocupar la vía principal. El tren que por virtud de esta prevención ocupe la vía principal, deberá, antes de ocuparla, protegerse de acuerdo con la Regla 99".

REGLA 93.—Se modifica como sigue:

"La vía principal dentro de los límites de patio, debe estar expedita a la hora en que un tren de Primera clase deba salir de la estación inmediata anterior donde tenga marcado tiempo. En caso de que esto no fuere posible, deberán protegerse de acuerdo con la Regla 99".

Trenes de Primera Clase al invadir la vía principal dentro de límites de patio deben moverse con precaución, esperando encontrar otros trenes de su misma clase ocupándola.

Trenes de segunda clase, de clases inferiores y Extras al invadir los límites de patio, lo harán PREPARADOS PARA PARAR, esperando encontrar la vía principal ocupada por otros trenes, máquinas o material rodante sin protección.

La vía principal dentro de límites de patio, ocupada por máquinas o material rodante deberá ser desocupada inmediatamente que se presenten trenes de Segunda Clase, de clase inferiores y Extras".

REGLA 210.—Lo siguiente se adiciona al inciso E:

"Los Conductores y Maquinistas están también obligados a mostrar sus órdenes de tren a los Funcionarios y Oficiales que viajen a bordo".

REGLA 214.—El Primer Párrafo de esta Regla se modifica en la forma siguiente:

"Si después de haberse repetido una orden de tren "31" y se haya recibido el OK y la hora de la repetición, en caso de interrumpirse la comunicación con el Despachador, los Telegrafistas podrán "completar" dichas órdenes. Cuando se reanude la comunicación los Telegrafistas notificarán al Despachador la forma como procedieron, transmitiéndole las firmas del Conductor o Maquinista, así como la hora en que fueron "completadas" las órdenes".

REGLA 221.—Se modifica como sigue:

"Se usará una señal de órdenes de tren en cada Oficina de órdenes de tren, excepto en aquellas estaciones donde se requiera que todos los trenes obtengan Boleta de Despacho.

Salvo instrucciones en contrario, mientras se encuentre en servicio el telegrafista que maneje órdenes de tren, debe conservarse la señal de órdenes de tren en posición de "PARAR". Cuando no haya telegrafista en servicio, la señal de órdenes se cambiará a "PROCEDER" así como para dar paso a trenes para los cuales no se tengan órdenes de tren. Tan pronto como la parte posterior del tren haya pasado la señal de órdenes, ésta se restablecerá a la posición de "PARAR".

Cuando un tren se aproxime a una señal de órdenes de tren exhibida a "PARAR", el maquinista dará la señal 14 (j); si el telegrafista tiene órdenes de tren para ese tren o para cualquiera otro tren en la misma dirección, debe conservar la señal en posición de "PARAR".

Si el telegrafista no tiene órdenes de tren "31" ó "19" para ese tren ni para otro tren en la misma dirección, a no ser que de otra manera se prevenga, después de que el maquinista haya dado la señal 14 (j), el telegrafista cambiará la señal a "PROCEDER", siempre que la señal de órdenes tenga dos aspas: una para gobernar trenes rumbo al Norte y otra aspa para gobernar los trenes rumbo al Sur. Cuando la señal de órdenes sea cambiada a "PROCEDER", el maquinista contestará con dos silbidos cortos señal 14 (g). En caso de que la señal de órdenes tenga solamente una aspa, si el telegrafista tiene órdenes de tren "31" ó "19" para un tren en cualquier dirección, la señal de órdenes debe conservarse en posición de "PARAR". Los trenes para los cuales no se tengan órdenes de tren "31" ó "19", se despacharán por medio de la Boleta de Despacho haciéndose la entrega de ésta por los telegrafistas en la forma establecida para las órdenes "19", siempre que el Despachador lo autorice; para lo cual, previamente les proporcionará la información necesaria para la identificación de los trenes y formular anticipadamente la Boleta mencionada y se tenga lista para su entrega.

Cuando después de haber dado los cuatro silbidos cortos, señal 14 (j) la señal de órdenes de tren permanece a "PARAR", el maquinista reducirá la velocidad del tren para detener su marcha; pero antes de parar, observará, así como el Conductor, si el telegrafista va a verificar la entrega de órdenes "19" ó Boleta de Despacho; si esto no ocurriere, detendrán su tren y el Conductor solicitará del telegrafista órdenes de tren o Boleta de Despacho. En caso de que a su pasada le sean entregadas órdenes de tren "19" o Boleta de Despacho, tanto el Conductor como el Maquinista, leerán la Boleta de Despacho y las órdenes inmediatamente, cerciorándose de que están dirigidas para su tren, y que sus números concuerdan con los anotados en la Boleta de Despacho; o bien si solamente les fué entregada Boleta de Despacho, se cerciorarán de que corresponde al tren que conducen.

Si todo lo encuentra correcto, podrán reasumir su velocidad normal, a menos que esté restringido por el horario o por órdenes de tren previamente recibidas.

En caso de que faltare alguna orden, o que les sean entregadas órdenes o Boleta de Despacho dirigidas para trenes distintos, para-

rán inmediatamente y procederán a hacer las aclaraciones correspondientes.

En los casos en que un tren tenga que detenerse por virtud de una señal de órdenes de tren exhibida a "PARAR", no deberá pasar más allá del punto de libraje del cambio por donde un tren opuesto deba entrar al escape, si éste está situado entre dicho tren y la señal de órdenes.

Si en las circunstancias mencionadas un tren superior va a recibir una orden de encuentro o espera, y para este tren está obstruida la visibilidad de la señal de órdenes de tren, el tren inferior parará antes de llegar a la señal de órdenes y enviará un abanderado a distancia suficiente para detener al tren opuesto antes del punto de libraje del cambio por donde el tren inferior entra al lado.

Cuando una señal de órdenes de tren es vista primeramente en posición de "PROCEDER" y se cambia a "PARAR" antes de que la parte posterior del tren haya pasado, se obtendrá Boleta de Despacho para poder proseguir.

Durante la noche, cuando la señal de órdenes de tren no exhiba luz en el lugar reglamentario, pero ambas aspas muestran claramente posición de "PROCEDER", el tren podrá continuar su marcha. Si cualquiera de las aspas está colocada en posición de "PARAR", debe obtenerse Boleta de Despacho, o autorización del Despachador para proseguir.

En la señal de órdenes de tren de dos aspas, el aspa de la derecha, vista desde un tren que se aproxima, es la que rige. Cuando el aspa está extendida horizontalmente y además en la noche, se exhiba una luz roja, la señal indica "PARAR". Cuando el aspa esté inclinada hacia abajo, a un ángulo de 60 grados y además se exhiba una luz verde durante la noche, la señal indica "PROCEDER".

Además de la señal de órdenes de tren a que se refiere el párrafo anterior, en algunas Estaciones se usa una señal de órdenes de tren (Semáforo) de aspas rígidas, por la cual las tripulaciones de trenes deben gobernarse de la siguiente manera:

"Durante el día, si el aspa del semáforo está colocada en posición transversal con relación a la vía y durante la noche se exhiba en adición una luz roja, la señal indica "PARAR".

Al aproximarse los trenes darán cuatro silbidos cortos, señal 14 (j), y podrán proseguir si el aspa del semáforo cambia su posición, mostrándose paralela a la vía y, por la noche, la luz roja cambia a verde. Mientras haya órdenes para un tren, en cualquiera dirección, los Telegrafistas no darán la señal de órdenes a proceder; despacharán los trenes con Boleta de Despacho. Cuando la señal de órdenes esté en posición paralela a la vía, y durante la noche, en adición, se exhibe una señal verde, es indicación de "PROCEDER".

Salvo instrucciones en contrario, los Telegrafistas espaciarán los trenes que corran en la misma dirección con un intervalo de diez minutos o el autorizado en las instrucciones especiales del Horario o Boletín, usando para ello, si es necesario, la señal de órdenes de tren y la Boleta de Despacho, anotando en el espacio destinado al efecto la hora en que se permita al tren continuar su marcha.

Los Telegrafistas deben tener siempre a la mano y listos para su uso eficaz e inmediato, los útiles necesarios para hacer señales de mano personalmente a los trenes, en el caso de que la señal fija de su Estación dejare de funcionar debidamente; si esto sucediere, el telegrafista informará de ello al Despachador, quien deberá avisar del desperfecto en orden "31", a todos los trenes afectados".

ORDENES DE TREN

FORMA "B".—El ordenamiento general relacionado con esta forma queda modificado como sigue:

a) Cuando un tren inferior reciba una orden para pasar a un tren superior, se le confiere el derecho de correr adelante del tren que pase, desde el punto designado.

b) Cuando un tren inferior haya recibido órdenes para pasar o correr adelante de un tren superior y después, por cualquier circunstancia cause demora al tren que corre detrás, el tren que recibió la autorización de correr adelante, debe permitir el paso al de atrás, considerándose así cumplida la orden de correr adelante.

c) Cuando se haya expedido una orden autorizando a un tren inferior a correr adelante de un tren superior, mencionando al superior únicamente por su número de itinerario, y se hayan autorizado secciones amparadas por el mismo itinerario, el tren que corra adelante, al dejar pasar a la primera sección, aplicando el inciso b) de estas disposiciones, en esta misma estación deberá dejar pasar a todas las demás secciones, a menos que reciba nuevamente órdenes de tren para correr adelante de las secciones siguientes.

d) Cuando se corran secciones de un itinerario, si la orden de tren menciona cada sección por su número de sección y el número de itinerario, el tren que corre adelante al ir demorando a cualquier sección, puede permitir que ésta lo pase, considerándose así cumplida la autorización de correr adelante con respecto a dicha sección, pero podrá seguir corriendo adelante de las demás secciones; rigiéndose así, sucesivamente, conforme vaya siendo alcanzado.

e) Mientras las autorizaciones de correr adelante no se hayan cumplido, todos los trenes afectados tendrán especial cuidado de los que vayan adelante, atendiendo a su velocidad y particularmente, cuando así lo exijan las condiciones de visibilidad.

f) Cuando sea expedida una orden de tren bajo la forma "B" autorizando a un tren inferior a correr adelante de un superior, es necesario mencionar la salida del tren inferior del punto donde se autorizó la carrera adelante.

g) Las órdenes forma "B" no relevan al tren de adelante de la obligación de protegerse de acuerdo con la Regla 99.

ACCIDENTES PERSONALES:

a) En los trenes de pasajeros y de carga debe haber siempre un botiquín convenientemente surtido con material de curación y medicamentos de emergencia, con un instructivo respecto a la forma de usarlos.

b) En los carros de equipaje o de express deben traerse siempre camillas para el traslado de los lesionados o enfermos.

c) En casos de accidente personal, en que resulte lesionado algún empleado o pasajero, dése aviso inmediato al Cirujano Local de la Compañía que radique en el lugar más próximo del accidente. El lesionado se pondrá a cargo del Cirujano Local a la mayor brevedad posible.

d) Cuando el lesionado pueda trasladarse al lugar donde radica el Cirujano Local más próximo, así se hará, y si el caso lo amerita el Cirujano Local trasladará al enfermo al Hospital más cercano de la Compañía, dando aviso por telegrama al Director de dicho establecimiento de que va a llegar el paciente, para que en el Hospital se hagan los preparativos necesarios y sea atendido oportunamente. Si el lesionado no puede ser trasladado, deberá dejarse a cargo del Jefe de Estación más inmediato, quien deberá llamar al Cirujano Local de la Compañía menos distante; o en caso de emergencia y no habiendo Cirujano de la Compañía, se llamará a algún facultativo del lugar.

e) Los lesionados que no sean empleados ni pasajeros y que se hayan accidentado por su propia culpa, déjense a cargo de las autoridades locales.

f) Cuando el lesionado fallezca antes de la llegada del Cirujano Local, avísele por telégrafo a éste, al Cirujano en Jefe y al Superintendente de la División.

g) Para el manejo de los lesionados debe procederse de acuerdo con el instructivo de primeros auxilios, un ejemplar del cual debe ir dentro de los botiquines reglamentarios.

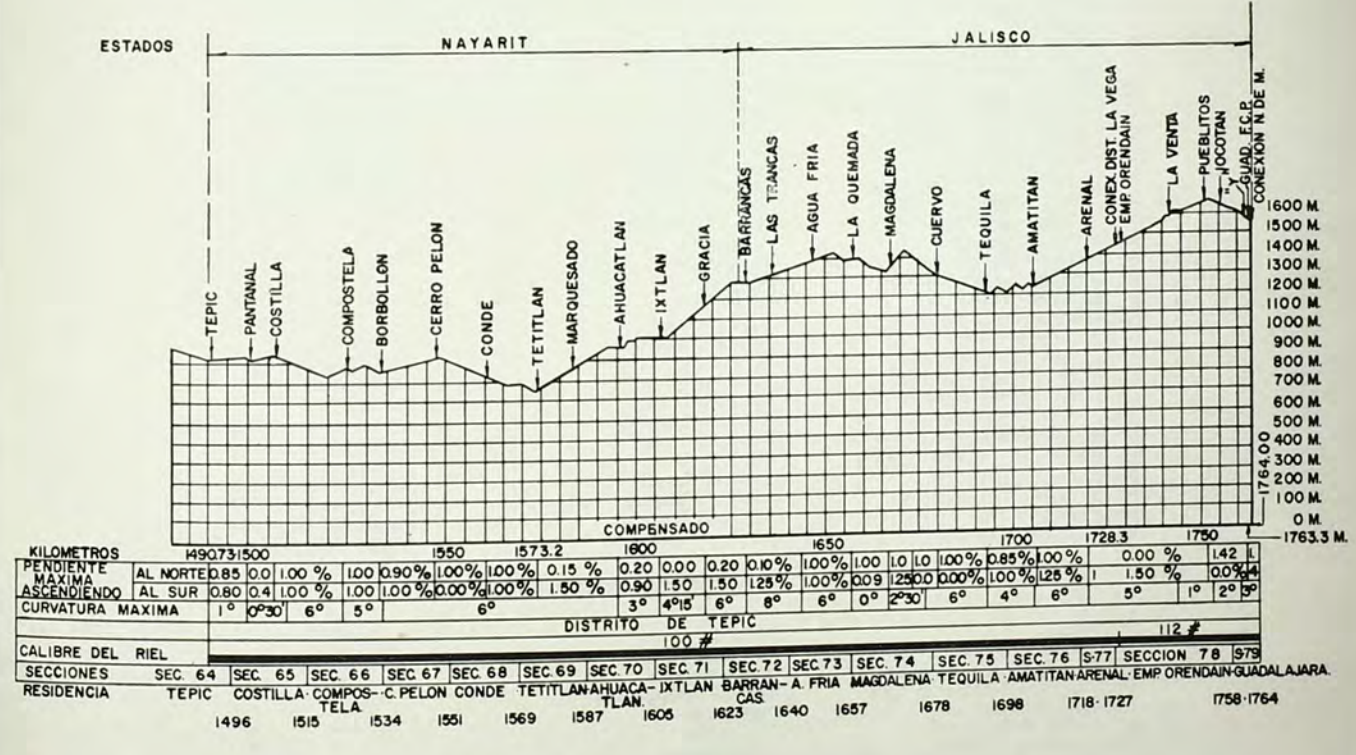
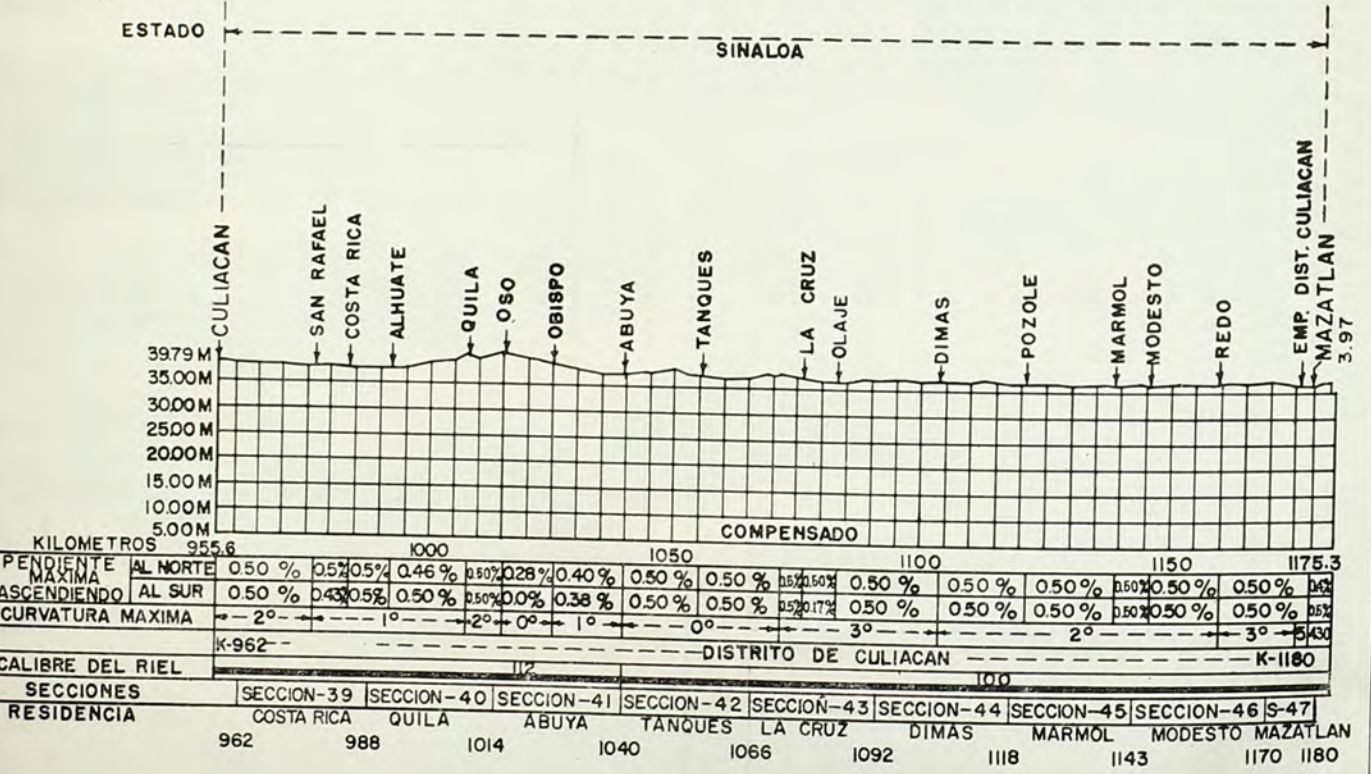
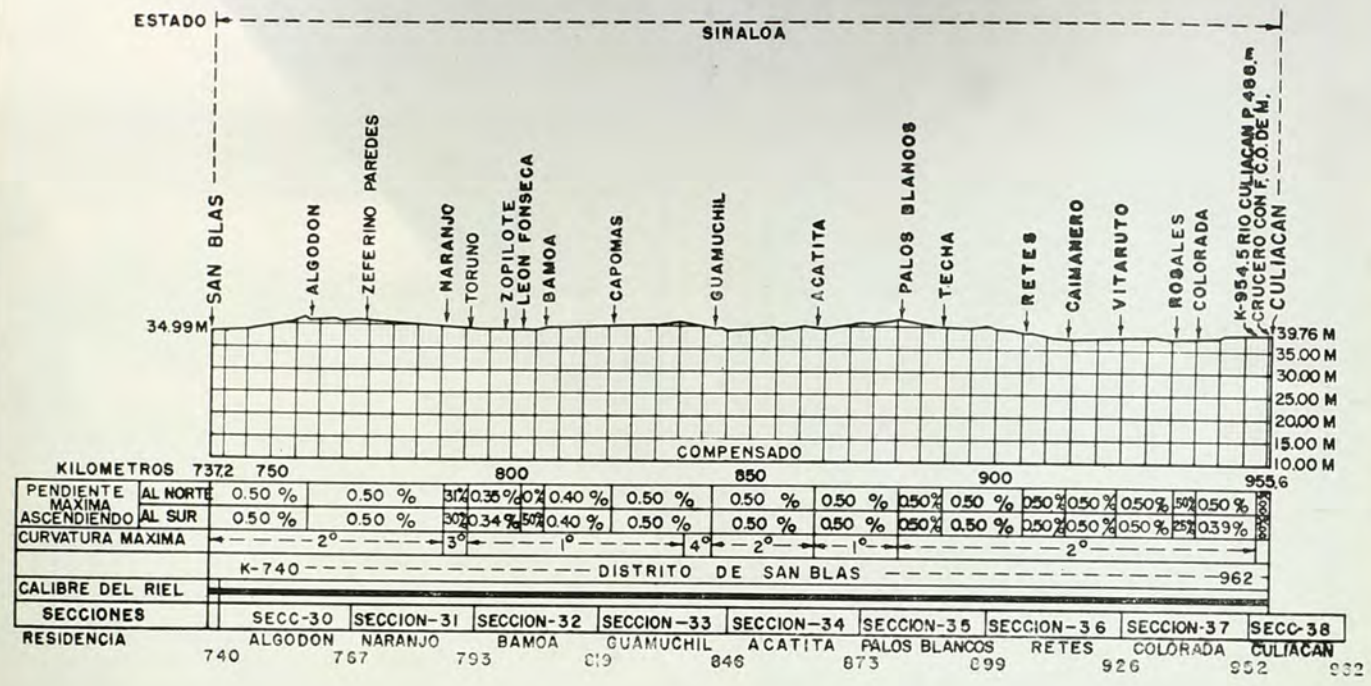
**T A B L A D E V E L O C I D A D E S
TIEMPO PARA RECORRER KILOMETROS**

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	0.12.00	0.24.00	0.36.00	0.48.00	1.00.00	1.12.00	1.24.00	1.36.00	1.48.00	2.00.00	2.12.00	2.24.00	2.36.00	2.48.00	3.00.00	3.12.00	3.24.00	3.36.00	3.48.00	4.00.00
10	6.00	12.00	18.00	24.00	30.00	36.00	42.00	48.00	54.00	1.00.00	1.06.00	1.12.00	1.18.00	1.24.00	1.30.00	1.36.00	1.42.00	1.48.00	1.54.00	2.00.00
15	4.00	8.00	12.00	16.00	20.00	24.00	28.00	32.00	36.00	40.00	44.00	48.00	52.00	56.00	1.00.00	1.04.00	1.08.00	1.12.00	1.16.00	1.20.00
20	3.00	6.00	9.00	12.00	15.00	18.00	21.00	24.00	27.00	30.00	33.00	36.00	39.00	42.00	45.00	48.00	51.00	54.00	57.00	1.00.00
25	2.24	4.48	7.12	9.36	12.00	14.24	16.48	19.12	21.36	24.00	26.24	28.48	31.12	33.36	36.24	38.24	40.48	43.12	45.36	48.00
30	2.00	4.00	6.00	8.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00	22.00	24.00	26.00	28.00	30.00	32.00	34.00	36.00	38.00	40.00
35	1.43	3.26	5.09	6.51	8.34	10.17	12.00	13.43	15.26	17.09	18.51	20.34	22.17	24.00	25.43	27.26	29.09	30.51	32.34	34.17
40	1.30	3.00	4.30	6.00	7.30	9.00	10.30	12.00	13.30	15.00	16.30	18.00	19.30	21.00	22.30	24.00	25.30	27.00	28.30	30.00
45	1.20	2.40	4.00	5.20	6.40	8.00	9.20	10.40	12.00	13.20	14.40	16.00	17.20	18.40	20.00	21.20	22.40	24.00	25.20	26.40
50	1.12	2.24	3.36	4.48	6.00	7.12	8.24	9.36	10.48	12.00	13.12	14.24	15.36	16.48	18.00	19.12	20.24	21.36	22.48	24.00
55	1.05	2.11	3.16	4.22	5.27	6.33	7.38	8.44	9.49	10.55	12.00	13.05	14.11	15.16	16.22	17.27	18.33	19.38	20.44	21.49
60	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
65	55	1.51	2.46	3.42	4.37	5.32	6.28	7.23	8.18	9.14	10.09	11.05	12.00	12.55	13.51	14.46	15.42	16.37	17.32	18.28
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.00	6.51	7.43	8.34	9.26	10.17	11.07	12.00	12.51	13.43	14.34	15.26	16.17	17.09
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.48	5.36	6.24	7.12	8.00	8.48	9.36	10.24	11.12	12.00	12.48	13.36	14.24	15.12	16.00
80	45	1.30	2.15	3.00	3.45	4.30	5.15	6.00	6.45	7.30	8.15	9.00	9.45	10.30	11.15	12.00	12.45	13.30	14.15	15.00
85	42	1.25	2.07	2.50	3.32	4.14	4.56	5.39	6.21	7.04	7.46	8.28	9.11	9.53	10.35	11.18	12.00	12.42	13.25	14.07
90	40	1.20	2.00	2.40	3.20	4.00	4.40	5.20	6.00	6.40	7.20	8.00	8.40	9.20	10.00	10.40	11.20	12.00	12.40	13.20
95	38	1.16	1.54	2.32	3.09	3.47	4.25	5.03	5.41	6.19	6.57	7.35	8.13	8.50	9.28	10.06	10.44	11.22	12.00	12.38
100	36	1.12	1.48	2.24	3.00	3.36	4.12	4.48	5.24	6.00	6.36	7.12	7.48	8.24	9.00	9.36	10.12	10.48	11.24	12.00

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

TABLA DE VELOCIDADES

Minutos y segundos por Km.	KPH	Minutos y segundos por Km.	KPH	Minutos y segundos por Km.	KPH
10'00"	6.0	1'18"	46.2	0'56"	64.3
8'00"	7.5	1'17"	46.8	0'55"	65.4
7'30"	8.0	1'16"	47.4	0'54"	66.6
7'00"	8.6	1'15"	48.0	0'53"	67.9
6'00"	10.0	1'14"	48.6	0'52"	69.2
5'00"	12.0	1'13"	49.3	0'51"	70.5
4'00"	15.0	1'12"	50.0	0'50"	72.0
3'30"	17.1	1'11"	50.7	0'49"	73.4
3'00"	20.0	1'10"	51.4	0'48"	75.0
2'45"	21.8	1'09"	52.2	0'47"	76.6
2'30"	24.0	1'08"	52.9	0'46"	78.3
2'15"	26.7	1'07"	53.7	0'45"	80.0
2'00"	30.0	1'06"	54.5	0'44"	81.8
1'55"	31.3	1'05"	55.4	0'43"	83.7
1'50"	32.7	1'04"	56.2	0'42"	85.7
1'45"	34.3	1'03"	57.1	0'41"	87.7
1'40"	36.0	1'02"	58.1	0'40"	90.0
1'35"	37.9	1'01"	59.0	0'39"	92.3
1'30"	40.0	1'00"	60.0	0'38"	94.7
1'25"	42.4	0'59"	61.02	0'37"	97.2
1'20"	45.0	0'58"	62.07	0'36"	100.0
1'19"	45.6	0'57"	63.1		



INTEGRANTES DEL CUERPO MEDICO

NOMBRE	TITULO	LUGAR
Dr. Ignacio Chávez	Cirujano en Jefe	Guadalajara, Jal.
Dr. Rafael E. Lamadrid	Ayte. del Cirujano en Jefe	" "
Dr. Eduardo Contreras Reyna	Drtr. Gral. Hospitales	" "
Dr. Manuel Pérez Anguiano	Urólogo	" "
Dr. Félix Michel Alatorre	Otorrinolaringólogo	" "
Dr. Gabriel Cortés	Ortopedista	" "
Dr. Elías Mendoza González	Oculista	" "
Dr. Miguel Baeza	Ginecólogo	" "
Dr. Jorge Romo	Radiólogo	" "
Dr. Ramón Barba Murillo	Supervisor TB	" "
Dr. Jesús Saldamando	Anestesiólogo	" "
Dr. Oscar Galván Covarrubias	Visitador	" "
Dr. Carlos M. Collignon	Obstetra	" "
Dr. Xavier Quintero	Dentista	" "
Dr. Fernando de la Cueva	Neuropsiquiatra	" "
Dr. Eduardo González Murguía	Cardiólogo	" "
Dr. Ramón Sanz Muñoz	Pediatra	" "
Dr. José Ochoa Fernández	Gastroenterólogo	" "
Dr. Porfirio Villegas Luna	Laboratorista	" "
Dr. Ignacio Reynoso Villaseñor	Dermatólogo	" "
Dr. Antonio Romo Mitre	Cirujano Local	Naco, Son.
Dr. Fidel Sánchez	Cirujano Local	Cananea, Son.
Dr. Fernando Valdés Banda	Cirujano Local	Nogales, Son.
Dr. Rigoberto Rodríguez	Oftalmólogo	" "
Dr. Jesús Martínez Ochoa	Otorrinolaringólogo	" "
Dr. Jorge Ruiz Rincón	Dentista	" "
Dr. Arturo Irigoyen	Cirujano Local	Magdalena, Son.
Dr. Enrique Castro Reguera	Cirujano Local	Santa Ana, Son.
Dr. Antonio Quiroga	Cirujano Local	Hermosillo, Son.
Dr. José Espinoza González	Cirujano Local	Hermosillo, Son.
Dr. Francisco Valle Flores	Director Hospital	Empalme, Son.
Dr. Jesús Murillo Herrera	Sub-Director	" "
Dr. Rafael García	Cirujano Auxiliar	" "
Dr. Francisco Negrete Páez	Laboratorista	" "
Dr. Leonardo Magaña	Dentista	" "
Dr. Miguel Fernández Ramos	Ortopedista	" "
Dr. Carlos Nava Ruiz	Visitador	" "
Dr. Federico I. Luna	Cirujano Local	Guaymas, Son.
Dr. Marcelino Contreras Limón	Cirujano Local	Cd. Obregón, Son.
Dr. José Villalobos Vázquez	Cirujano Local	Navojoa, Son.
Dr. Joaquín Salomón	Dentista	" "
Dr. Ignacio Vázquez Reyes	Cirujano Local	San Blas, Sin.
Dr. J. Jesús Rodríguez Verdugo	Cirujano Local	Guamúchil, Sin.
Dr. Leopoldo Corona Corona	Cirujano Local	Culiacán, Sin.
Dr. Antonio Gutiérrez de la Vega	Cirujano Local	La Cruz, Sin.
Dr. Oscar Gutiérrez Gámez	Cirujano Local	Costa Rica, Sin.
Dr. Luis Fernando Partida	Cirujano Local	Quilá, Sin.
Dr. Rafael Quezada	Cirujano Local	Eldorado, Sin.
Dr. Héctor González Guevara	Director Hospital	Mazatlán, Sin.
Dr. Nicolás Juárez	Sub-Director	" "
Dr. Francisco Gómez Cueva	Consulta Externa	" "
Dr. Javier Carrillo Q.	Visitador	" "
Dr. Buenaventura Arriaga Serment	Ortopedista	" "
Dr. Damián Alvarez Algara	Dentista	" "
Dr. Juan Rentería García	Oculista	" "
Prof. Humberto G. Torres H.	Laboratorista	" "
Dr. Luis Alberto Topete	Cirujano Local	Escuinapa, Sin.
Dr. J. Jesús Osuna Gómez	Cirujano Local	Acaponeta, Nay.
Dr. Odilón Barraza Lachica	Cirujano Local	Ruiz, Nay.
Dr. Sotero Lozano Straffon	Cirujano Local	Tepic, Nay.
Dr. J. Jesús Puga Ulloa	Cirujano Local	Compostela, Nay.
Dr. José C. González Iñiguez	Cirujano Local	Ixtlán, Nay.
Dr. Manuel Hernández Becerra	Cirujano Local	Barrancas, Jal.
Dr. Florentino Navarro	Cirujano Local	Tequila, Jal.
Dr. Leandro Niño Webster	Cirujano Viajero	Navojoa-Naco
Dr. Miguel Jiménez	Cirujano Viajero	Mazatlán-Navojoa
Dr. Leopoldo Díaz Martínez	Cirujano Viajero	Guadalajara-Mazatlán

MEDICOS CONSULTORES

NOMBRE	TITULO	LUGAR
Dr. Umberto Eguiarte	Cirujano Plástico	Guadalajara, Jal.
Dr. Alfonso García Méndez	Neurocirujano	" "
Dr. Edmundo Montes de Oca	Otorrinolaringólogo	" "
Dr. Efraín Orozco	Radiólogo	" "
Dr. Carlos Palomera	Nefrólogo	" "
Dr. Miguel Rizo Urzúa	Hematólogo	" "
Dr. Alfonso Topete	Cirujano Cardiovascular	" "
Dr. Roberto Vázquez Pallares	Histopatólogo	" "

ESTADO
de
DURANGO



OCEANO PACIFICO

ISLAS TRES MARIAS

F.C. DEL PACIFICO, S.A. DE C.V.

CUADRO ESQUEMATICO
de la División de
SINALOA

LAGO DE CHAPALA