



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

REGION NORTE

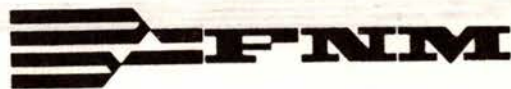
DIVISION
TORREON
SUB-DIVISION CHIHUAHUA

HORARIO

No. 9

EN VIGOR A LAS 12H01M
DEL VIERNES 23 DE SEPTIEMBRE DE 1994

HORA DEL MERIDIANO 90°



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

**REGION
NORTE**

**DIVISION
TORREON**
SUB-DIVISION CHIHUAHUA

HORARIO

No. 9



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

REGION
NORTE

DIVISION

TORREON

SUB-DIVISION

ORANJO

No. 1



LIC. JORGE TAMAYO
Director General

LIC. MANUEL CERVANTES IBARRA
Subdirector General de Operación

ARTURO RUFINO JIMENEZ
Gerente de Transporte

México, D.F.

ING. GUSTAVO BACA VILLANUEVA
Gerente Región Norte

RUBEN JARAMILLO AMAYA
Subgerente Regional de Transporte

ROGELIO SOLIS VELASCO
Superintendente Auxiliar

IGNACIO VALLES GUADERRAMA
Jefe de Despachadores

Chihuahua, Chih.

DIRECTORIO

FUNCIONARIOS REGIONALES	RED PRIVADA	TELEFONO COMERCIAL
ING. GUSTAVO BACA VILLANUEVA Gerente Región Norte	479	10-01-43
RUBEN JARAMILLO AMAYA Subgerente de Transporte Chihuahua, Chih.	FAX: 455	FAX: 10-63-85
DESIDERIO GALLARDO HERNANDEZ Superintendente División Torreón Torreón, Coah.	524 FAX: 569	
ROGELIO SOLIS VELASCO Supte. Auxiliar Sub-División Chihuahua	424	13-08-21
IGNACIO VALLES GUADERRAMA Jefe de Despachadores Sub-División Chihuahua	FAX: 431	FAX: 13-18-25
HILARIO SANCHEZ MONTAÑEZ Ayudante de Superintendente S.T.	420	13-05-54
JOSE MARIA CARDONA SANCHEZ Ayudante de Superintendente S.L. Chihuahua, Chih.	427	

INDICE

FUNCIONARIOS.....	1
DIRECTORIO.....	2
INDICE.....	3
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO BACHIMBA.....	4
DIAGRAMA UNIFILAR DISTRITO BACHIMBA.....	6
TRAMOS CDT DISTRITO BACHIMBA.....	7
PERFIL DISTRITO BACHIMBA.....	8
DIAGRAMA UNIFILAR DISTRITO MOCTEZUMA.....	9
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO MOCTEZUMA.....	10
TRAMOS CDT DISTRITO MOCTEZUMA.....	12
PERFIL DISTRITO MOCTEZUMA.....	13
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO PARRAL.....	14
DIAGRAMA UNIFILAR DISTRITOS PARRAL, FRISCO Y SANTA BARBARA.....	16
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO FRISCO.....	17
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO SANTA BARBARA.....	18
TRAMOS CDT DISTRITOS PARRAL, FRISCO Y SANTA BARBARA ..	19
CUADRO ESQUEMATICO SUB-DIVISION CHIHUAHUA.....	20
PERFIL DISTRITO PARRAL.....	22
PERFIL DISTRITOS FRISCO Y SANTA BARBARA.....	23
INSTRUCCIONES GENERALES.....	24
INSTRUCCIONES ESPECIALES.....	27
TABLA DE VELOCIDADES.....	38
INSTRUCCIONES PARA ECUACIONAR TONELAJE.....	39
TABLA DE TONELAJE.....	41

CUADRO DE ESTACIONES

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA	RUMBO NORTE		DISTRITO BACHIMBA	
		TIEMPOS Y PARADAS DE TRENES DE PASAJEROS			
		EQ. No.7	EQ. No.13		
KMS	PASAJEROS DIARIO		HORARIO No. 9		ESTACIONES

A-1374	1373.1	s. 21:40	s. 13:00	DN	JIMENEZ	JN
					1.7	
A-1375	1374.8	...	...		EMP. DIST. PARRAL	
					0.7	
A-1376	1375.5	...	...		PLACA LIMITE CDT	
					17.1	
A-1393	1392.6	21:58	b. 13:17		LA REFORMA	
					18.5	
A-1412	1411.1	22:13	b. 13:33		DIAZ	
					6.2	
A-1418	1417.3	...	b. 13:39		LA ENRAMADA	
					13.4	
A-1431	1430.7	22:29	b. 13:51		FLORIDO	
					15.7	
A-1447	1446.4	p. 22:43	p. 14:10	D	STA. R. CAMARGO	SR
					9.9	
A-1457	1456.3	...	b. 14:19		LA SECCION	
					5.9	
A-1463	1462.2	22:57	b. 14:25		LA CRUZ	
					9.6	
A-1472	1471.8	23:05	14:34		AURELIO	
					10.8	
A-1483	1482.6	23:14	p. 14:46	D	CONCHO	CF
					6.5	
A-1490	1489.1	23:20	p. 14:53	D	SAUCILLO	SC
					9.2	
A-1499	1498.3	...	b. 15:01		ARMENDARIZ	
					4.8	
A-1504	1503.1	23:32	15:05		ROSETILLA	
					10.4	
A-1514	1513.5	p. 23:43	p. 15:25	D	LAS DELICIAS	DF
					9.0	
A-1523	1522.5	23:53	p. 15:35	D	MEOQUI	OR
					14.6	
A-1538	1537.1	0:05	b. 15:48		CONSUELO	
					7.1	
A-1545	1544.2	...	b. 15:55		HONDONADA	
					5.3	
A-1550	1549.5	0:15	16:00		BACHIMBA	
					6.4	
A-1556	1555.9	...	b. 16:06		ABRAHAM GONZALEZ	
					4.7	
A-1561	1560.6	0:25	16:11		FRANCISCO VILLA	
					9.2	
A-1570	1569.8	0:33	b. 16:21		HORCASITAS	
					8.8	
A-1579	1578.6	0:41	16:30		LOS MARTINEZ	
					10.7	
A-1590	1589.3	0:50	b. 16:40		MAPULA	
					11.3	
A-1601	1600.6	1:00	b. 16:51		ALBERTO	
					0.6	
A-1602	1601.2	...	...		PLACA LIMITE CDT	
					1.6	
A-1603	1602.8	1:02	p. 16:55	D	MORSE	WS
					4.9	
	1607.7	...	...		CRUCERO "F" DIV. CHIHUAHUA	
					0.3	
A-1608	1608.0	1:08	b. 17:02		TABALAOPA	
					5.6	
A-1614	1613.6	LI. 1:20	LI. 17:10	DN	CHIHUAHUA	DS-CW

CUADRO DE ESTACIONES

DISTRITO BACHIMBA	RUMBO SUR		CAPACIDAD VAS AUXILIARES (UNIDADES DE 21 MTS.)	LOCALIZACION DEL ESCAPE	AGUA BASCULA COMBUST. GANADO MESA GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"	
	TIEMPOS Y PARADAS DE TRENES DE PASAJEROS					
	EQ. No.8	EQ. No.14				
HORARIO No. 9	PASAJEROS DIARIO		ESC	OTS	D.	I.
ESTACIONES	PASAJEROS DIARIO		ESC	OTS	D.	I.

DN	JIMENEZ	JN	LI.	H.M. 7:40	LI.	H.M. 16:30	PATIO		B, C, M, R, T
	1.7		...	...	...	...			Y
	EMP. DIST. PARRAL								
	0.7		...	...	...	...
	PLACA LIMITE CDT								
	17.1								
	LA REFORMA		7:23	b. 16:13	60	...			
	18.5								
	DIAZ		7:07	b. 15:57	62	...			
	6.2								
	LA ENRAMADA		...	b. 15:51	NO HAY				
	13.4								
	FLORIDO		6:50	b. 15:39	61	...			
	15.7								
D	STA. R. CAMARGO	SR	p. 6:36	p. 15:20	79	42			
	9.9								
	LA SECCION		...	b. 15:11	NO HAY				
	5.9								
	LA CRUZ		6:22	b. 15:05	53	...			
	9.6								
	AURELIO		6:13	14:56	58	...			
	10.8								
D	CONCHO	CF	6:03	p. 14:46	61	24			
	6.5								
D	SAUCILLO	SC	5:57	b. 14:38	61	...			
	9.2								
	ARMENDARIZ		...	b. 14:28	NO HAY				
	4.8								
	ROSETILLA		5:44	14:24	59	...			
	10.4								
D	LAS DELICIAS	DF	p. 5:30	p. 14:05	54	32			
	9.0								
D	MEOQUI	OR	5:20	p. 13:56	74	51			Y
	14.6								
	CONSUELO		5:06	b. 13:42	61	...			
	7.1								
	HONDONADA		...	b. 13:35	NO HAY				
	5.3								
	BACHIMBA		4:54	13:30	59	...			
	6.4								
	ABRAHAM GONZALEZ		...	b. 13:24	...	IES			
	4.7								
	FRANCISCO VILLA		4:43	13:19	60	...			
	9.2								
	HORCASITAS		4:34	b. 13:10	71	...			
	8.8								
	LOS MARTINEZ		4:25	13:01	81	...			
	10.7								
	MAPULA		4:15	b. 12:51	61	...			
	11.3								
	ALBERTO		4:04	b. 12:40	61	...			
	0.6								
	PLACA LIMITE CDT		...	...	...	...
	1.6								
D	MORSE	WS	4:01	p. 12:37	56	90			
	4.9								
	CRUCERO "F" DIV. CHIHUAHUA		...	...	...	...
	0.3								
	TABALAOPA		3:54	b. 12:29					
	5.6								
DN	CHIHUAHUA	DS-CW	s. 3:45	s. 12:20	...	...			B, C, G, M R, T, Y

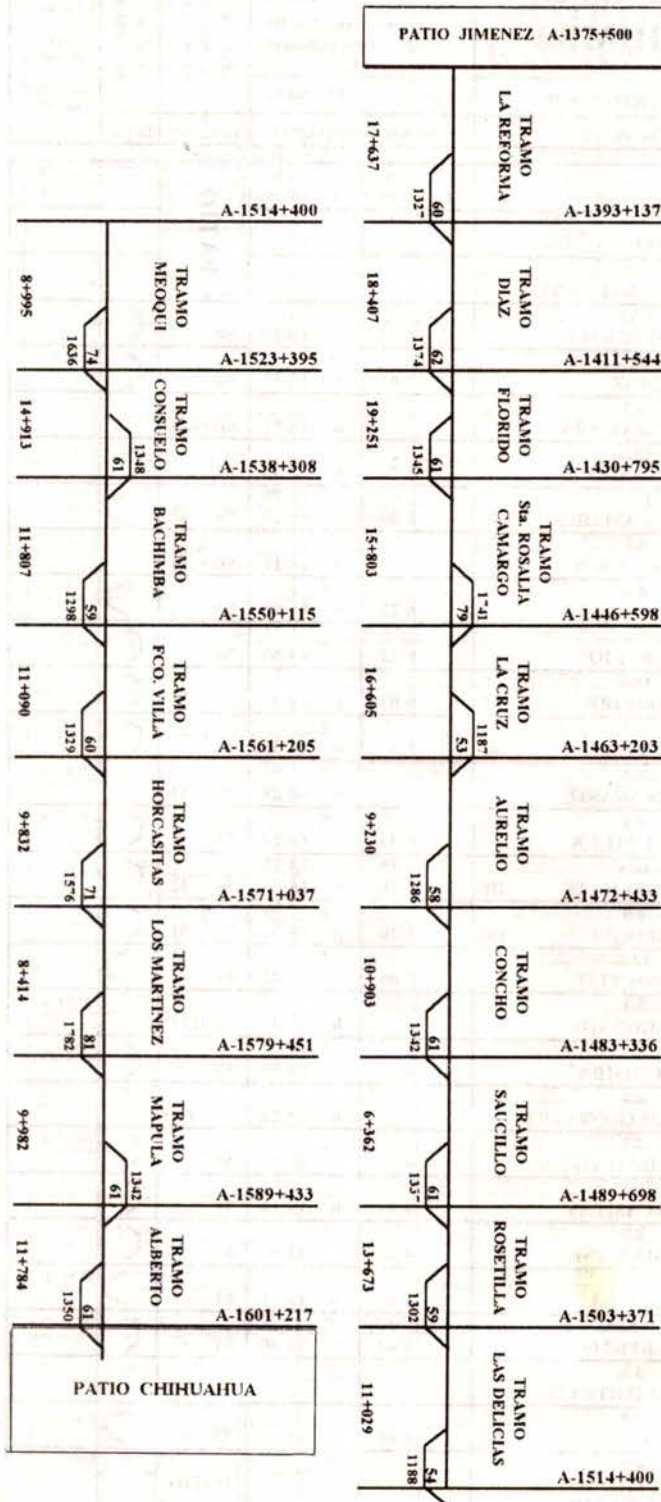
TRAMOS CDT DISTRITO BACHIMBA RUMBO NORTE

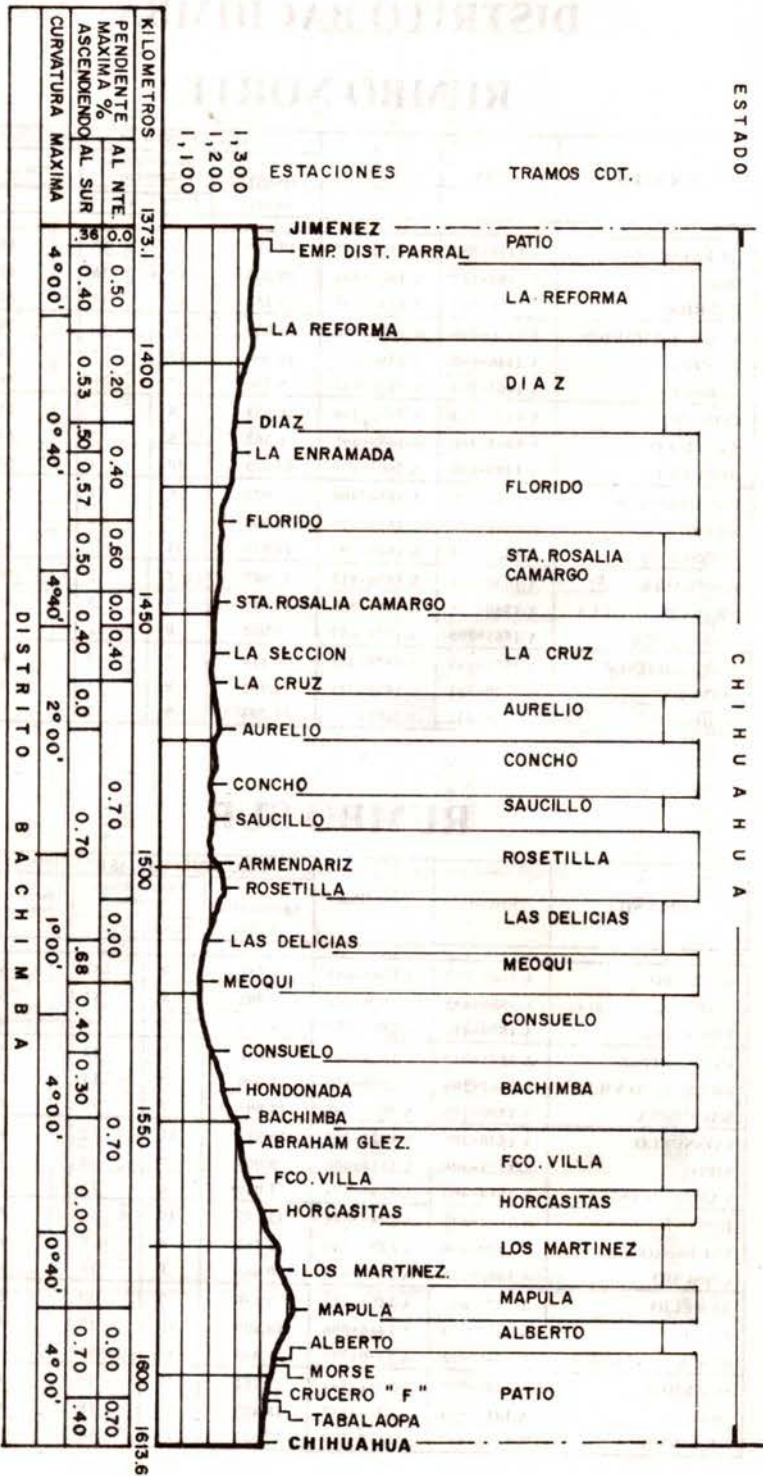
TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. DE ESCAPES EN UNIDADES DE 22 MTS.
				PASS	CGA	
LA REFORMA	A-1375+500	A-1393+137	17.637	13	18	60
DIAZ	A-1393+137	A-1411+544	18.407	13	18	62
FLORIDO	A-1411+544	A-1430+795	19.251	14	19	61
STA. R. CAMARGO	A-1430+795	A-1446+598	15.803	11	16	79
LA CRUZ	A-1446+598	A-1463+203	16.605	13	17	53
AURELIO	A-1463+203	A-1472+433	9.230	7	10	58
CONCHO	A-1472+433	A-1483+336	10.903	8	11	61
SAUCILLO	A-1483+336	A-1489+698	6.362	5	7	61
ROSETILLA	A-1489+698	A-1503+371	13.673	10	14	59
LAS DELICIAS	A-1503+371	A-1514+400	11.029	8	12	54
MEOQUI	A-1514+400	A-1523+395	8.995	7	10	74
CONSUELO	A-1523+395	A-1538+308	14.913	11	17	61
BACHIMBA	A-1538+308	A-1550+115	11.807	9	12	59
FRANCISCO VILLA	A-1550+115	A-1561+205	11.090	9	13	60
HORCASITAS	A-1561+205	A-1571+037	9.832	8	12	71
LOS MARTINEZ	A-1571+037	A-1579+451	8.414	7	9	81
MAPULA	A-1579+451	A-1589+433	9.982	8	11	61
ALBERTO	A-1589+433	A-1601+217	11.784	9	12	61

RUMBO SUR

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. DE ESCAPES EN UNIDADES DE 22 MTS.
				PASS	CGA	
ALBERTO	A-1601+217	A-1589+433	11.748	9	12	61
MAPULA	A-1589+433	A-1579+451	9.982	8	11	61
LOS MARTINEZ	A-1579+451	A-1571+037	8.414	7	9	81
HORCASITAS	A-1571+037	A-1561+205	9.832	8	12	71
FRANCISCO VILLA	A-1561+205	A-1550+115	11.090	9	13	60
BACHIMBA	A-1550+115	A-1538+308	11.807	9	12	59
CONSUELO	A-1538+308	A-1523+395	14.913	11	17	61
MEOQUI	A-1523+395	A-1514+400	8.995	7	10	74
LAS DELICIAS	A-1514+400	A-1503+371	11.029	8	12	54
ROSETILLA	A-1503+371	A-1489+698	13.673	10	14	59
SAUCILLO	A-1489+698	A-1483+336	6.362	5	7	61
CONCHO	A-1483+336	A-1472+433	10.903	8	11	61
AURELIO	A-1472+433	A-1463+203	9.230	7	10	58
LA CRUZ	A-1463+203	A-1446+598	16.605	13	17	53
STA. R. CAMARGO	A-1446+598	A-1430+795	15.803	11	16	79
FLORIDO	A-1430+795	A-1411+544	19.251	14	19	61
DIAZ	A-1411+544	A-1393+137	18.407	13	18	62
REFORMA	A-1393+137	A-1375+500	17.637	13	18	60

DIAGRAMA UNIFILAR CDT
DISTRITO DE BACHIMBA



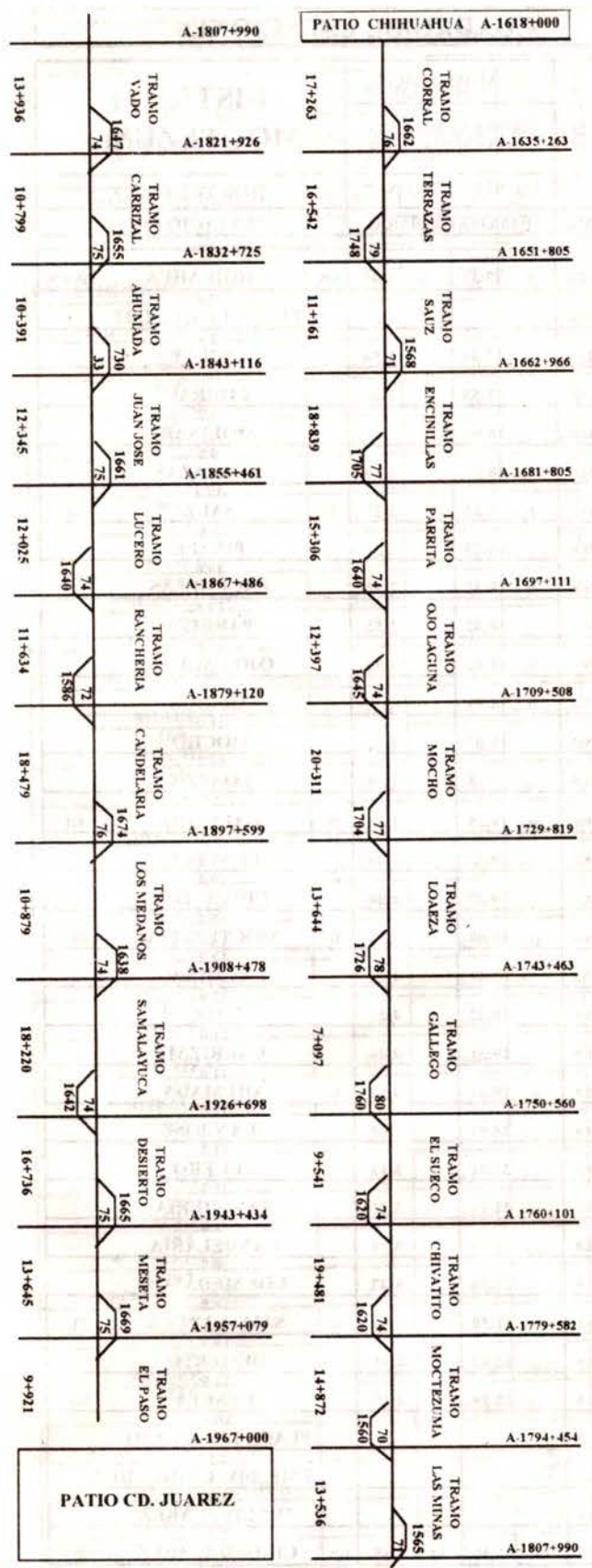


ESTADO

CHIHUAHUA

DISTRITO DE MOCTEZUMA

DIAGRAMA UNIFILAR CDT.



CUADRO DE ESTACIONES

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA	RUMBO NORTE		DISTRITO MOCTEZUMA	
		TIEMPOS Y PARADAS DE TRENES DE PASAJEROS			
		EQ. No.13	EQ. No.7	HORARIO No. 9	
		KMS	PASAJEROS DIARIO	ESTACIONES	

A-1614	1613.6	S.	HM 17:35	S.	HM 1:45	DN	CHIHUAHUA	DS-CW
A-1618	1618.0	...	...	...	...		4.4 PLACA LIMITE CDT	
A-1621	1620.4		17:44		1:54		2.4 CUILTY	
A-1636	1635.1		17:55		2:06		14.7 CORRAL	
A-1643	1642.8		18:00		...		7.7 MOLINAR	
A-1652	1651.4		18:07		2:19		8.6 TERRAZAS	
A-1662	1661.8	p.	18:16		2:27	D	10.4 SAUZ	SU
A-1672	1671.6		18:23		...		9.8 PIÑALE	
A-1682	1681.6	b.	18:31		2:42		10.0 ENCINILLAS	
A-1697	1696.1		18:42		2:53		14.5 PARRITA	
A-1709	1708.9	b.	18:52		3:03		12.8 OJO LAGUNA	
A-1719	1718.3	b.	18:59		...		9.4 ARADOS	
A-1730	1729.3		19:07		3:19		11.0 MOCHO	
A-1743	1742.5		19:18		3:30		13.2 LOAEZA	
A-1750	1749.6	p.	19:25		3:36	D	7.1 GALLEGO	GI
A-1760	1759.2	b.	19:33		3:44		9.6 EL SUECO	
A-1779	1778.7		19:47		4:00		19.5 CHIVATITO	
A-1794	1794.0	p.	20:00		4:13	D	15.3 MOCTEZUMA	MO
A-1808	1807.3		20:11		4:24		13.3 LAS MINAS	
A-1821	1820.9		20:22		4:35		13.6 VADO	
A-1832	1831.9		20:31		4:44		11.0 CARRIZAL	
A-1843	1842.9	p.	20:41		4:53	D	11.0 AHUMADA	MD
A-1855	1854.8		20:51		5:03		11.9 JUAN JOSE	
A-1867	1866.5		21:01		5:13		11.7 LUCERO	
A-1879	1878.8		21:11		5:23		12.3 RANCHERIA	
A-1897	1896.8		21:25		5:38		18.0 CANDELARIA	
A-1908	1907.5		21:34		5:47		10.7 LOS MEDANOS	
A-1927	1926.1	b.	21:50		6:02	D	18.6 SAMALAYUCA	SY
A-1942	1942.0		22:03		6:15		15.9 DESIERTO	
A-1957	1956.5		22:18		6:27	D	14.5 MESETA	MZ
A-1967	1967.0	...	...	...	...		10.5 PLACA LIMITE CDT	
A-1969	1968.5	...	...	...	...		1.5 EMP. DIV. CHIHUAHUA	
A-1971	1970.4	...	...	...	...		1.9 "Y" CD. JUAREZ	
A-1973	1972.7	LL	22:35	LL	6:45	DN	2.3 CIUDAD JUAREZ	P

CUADRO DE ESTACIONES

DISTRITO MOCTEZUMA	RUMBO SUR		CAPACIDAD VIAS AUXILIARES (UNIDADES DE 21 MET.)	LOCALIZACION DEL ESCAPE	AUX. BASURA COMBUST. CANADO MEXA GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"		
	TIEMPOS Y PARADAS DE TRENES DE PASAJEROS						
	EQ. No.14	EQ. No.8				HORARIO No. 9	
	PASAJEROS DIARIO	ESTACIONES				ESC	OTS

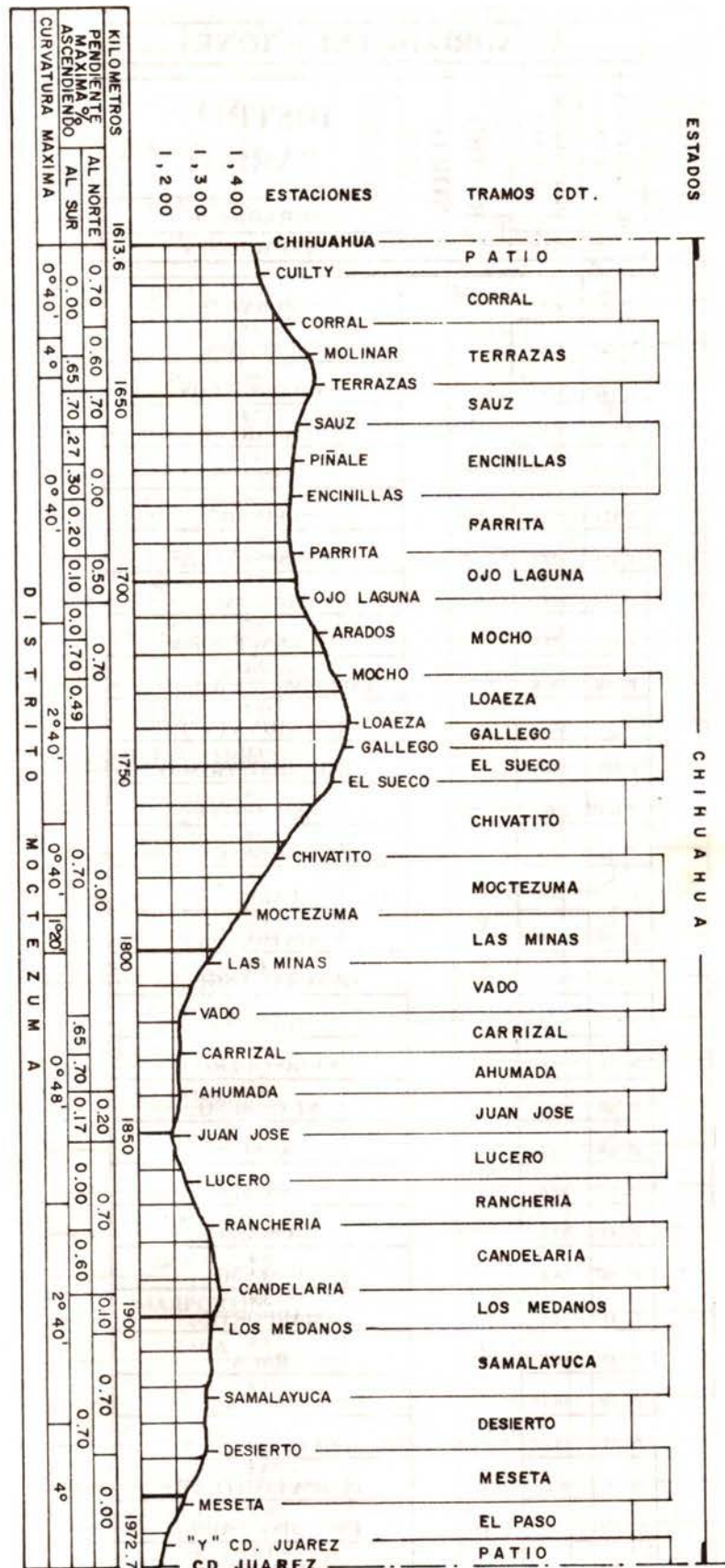
DN CHIHUAHUA DS-CW	LL	HM 11:50	LL	HM 3:15	PATIO	B. C. M. R. T. Y
4.4 PLACA LIMITE CDT	...	...	...	...
2.4 CUILTY		11:40		3:03	28	
14.7 CORRAL		11:29		2:50	76	
7.7 MOLINAR		11:23		...	NO HAY	
8.6 TERRAZAS		11:17		2:36	79	
10.4 SAUZ	SU	p. 11:09		2:27	71	
9.8 PIÑALE		11:00		...	NO HAY	
10.0 ENCINILLAS	b.	10:53		2:06	77	
14.5 PARRITA		10:42		1:54	74	
12.8 OJO LAGUNA	b.	10:33		1:43	74	
9.4 ARADOS	b.	10:25		...	NO HAY	
11.0 MOCHO		10:16		1:26	77	
13.2 LOAEZA		10:05		1:15	78	
7.1 GALLEGO	GI	p. 9:59		1:09	80	
9.6 EL SUECO	b.	9:50		1:01	74	
19.5 CHIVATITO		9:36		0:45	74	
15.3 MOCTEZUMA	MO	p. 9:25		0:32	70	Y
13.3 LAS MINAS		9:13		0:21	71	
13.6 VADO		9:03		0:10	74	
11.0 CARRIZAL		8:55		0:01	75	
11.0 AHUMADA	MD	p. 8:46		23:52	33	
11.9 JUAN JOSE		8:36		23:42	75	
11.7 LUCERO		8:27		23:32	74	
12.3 RANCHERIA		8:18		23:22	72	
18.0 CANDELARIA		8:05		23:07	76	
10.7 LOS MEDANOS		7:57		22:58	74	
18.6 SAMALAYUCA	SY	p. 7:43		22:43	74	
15.9 DESIERTO		7:29		22:30	75	
14.5 MESETA	MZ	7:17		22:18	75	
10.5 PLACA LIMITE CDT	...	...	...	...
1.5 EMP. DIV. CHIHUAHUA	...	...	...	...
1.9 "Y" CD. JUAREZ	...	...	...	...		Y
2.3 CIUDAD JUAREZ	P	S. 7:00	S.	22:00		B. C. M. R. T

TRAMOS CDT DISTRITO MOCTEZUMA RUMBO NORTE

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. DE ESCAPER EN UNIDADES DE 22 MTL.
				PASS	CGA	
CORRAL	A-1618+000	A-1635+263	17.263	18	20	76
TERRAZAS	A-1635+263	A-1651+805	16.542	12	16	82
SAUZ	A-1651+805	A-1662+966	11.161	8	10	71
ENCINILLAS	A-1662+966	A-1681+805	18.839	13	17	78
PARRITA	A-1681+805	A-1697+111	15.306	11	13	75
OJO LAGUNA	A-1697+111	A-1709+508	12.397	8	11	75
MOCHO	A-1709+508	A-1729+819	20.311	13	18	76
LOAEZA	A-1729+819	A-1743+463	13.644	11	12	78
GALLEGO	A-1743+463	A-1750+560	7.097	5	6	77
EL SUECO	A-1750+560	A-1760+101	9.541	6	8	74
CHIVATITO	A-1760+101	A-1779+582	19.481	12	16	74
MOCTEZUMA	A-1779+582	A-1794+454	14.872	10	13	71
LAS MINAS	A-1794+454	A-1807+990	13.536	10	12	71
VADO	A-1807+990	A-1821+926	13.936	10	12	74
CARRIZAL	A-1821+926	A-1832+725	10.799	7	9	74
AHUMADA	A-1832+725	A-1843+116	10.391	7	9	32
JUAN JOSE	A-1843+116	A-1855+461	12.345	9	11	75
LUCERO	A-1855+461	A-1867+486	12.025	9	11	75
RANCHERIA	A-1867+486	A-1879+120	11.634	8	10	71
CANDELARIA	A-1879+120	A-1897+599	18.479	12	16	75
LOS MEDANOS	A-1897+599	A-1908+478	10.879	8	10	79
SAMALAYUCA	A-1908+478	A-1926+698	18.220	13	17	73
DESIERTO	A-1926+698	A-1943+434	16.736	12	14	75
MESETA	A-1943+434	A-1957+079	13.645	10	13	75
EL PASO	A-1957+079	A-1967+000	9.921	8	9	---

RUMBO SUR

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. DE ESCAPER EN UNIDADES DE 22 MTL.
				PASS	CGA	
EL PASO	A-1967+000	A-1957+079	9.921	8	9	---
MESETA	A-1957+079	A-1943+434	13.645	10	13	75
DESIERTO	A-1943+434	A-1926+698	16.736	12	14	75
SAMALAYUCA	A-1926+698	A-1908+478	18.220	13	17	73
LOS MEDANOS	A-1908+478	A-1897+599	10.879	8	10	79
CANDELARIA	A-1897+599	A-1879+120	18.479	12	16	75
RANCHERIA	A-1879+120	A-1867+486	11.634	8	10	71
LUCERO	A-1867+486	A-1855+461	12.025	9	11	75
SAN JOSE	A-1855+461	A-1843+116	12.345	9	11	75
AHUMADA	A-1843+116	A-1832+725	10.391	7	9	32
CARRIZAL	A-1832+725	A-1821+926	10.799	7	9	74
VADO	A-1821+926	A-1807+990	13.936	10	12	74
LAS MINAS	A-1807+990	A-1794+454	13.536	10	12	71
MOCTEZUMA	A-1794+454	A-1779+582	14.872	10	13	71
CHIVATITO	A-1779+582	A-1760+101	19.481	12	16	74
EL SUECO	A-1760+101	A-1750+560	9.541	6	8	74
GALLEGO	A-1750+560	A-1743+463	7.097	5	6	77
LOAEZA	A-1743+463	A-1729+819	13.644	11	12	78
MOCHO	A-1729+819	A-1709+508	20.311	13	18	76
OJO LAGUNA	A-1709+508	A-1697+111	12.397	8	11	75
PARRITA	A-1697+111	A-1681+805	15.306	11	13	75
ENCINILLAS	A-1681+805	A-1662+966	18.839	13	17	78
SAUZ	A-1662+966	A-1651+805	11.161	8	10	71
TERRAZAS	A-1651+805	A-1635+263	16.542	12	16	82
CORRAL	A-1635+263	A-1618+000	17.263	18	20	76



CUADRO DE ESTACIONES

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE JIMENEZ KMS	RUMBO NORTE	DISTRITO PARRAL	
			HORARIO No. 9 ESTACIONES	
P-156	155.1		ROSARIO	
P-147	146.6		8.5 PALOMA	
P-142	141.8		4.8 PILONCILLOS	
P-135	134.1		7.7 CATARINAS	
P-130	129.7		4.4 CUEVAS	
P-124	123.6		6.1 PEINADO	
P-123	122.5		1.1 RONSEVALLES	
P-120	119.7		2.8 BORJAS	
P-111	111.0		8.7 LA VENCEDORA	
P-109	108.8		2.2 EMP. DIST. STA. BARBARA	
...	108.4		0.4 CONEXION VIA "PA"	
P-105	104.3		4.1 EMP. DIST. FRISCO	
P-101	100.4		3.9 ZENZONTLE	
P- 94	93.5		6.9 FLUORITA	
P- 90	89.5	D	4.0 PARRAL	PL
P- 83	82.9		6.6 MATURANA	
P- 80	80.0		2.9 GENERAL ANGELES	
P- 75	75.0		5.0 GOMERA	
P- 73	72.6		2.4 EJIDO QUERITA	
P- 69	68.6		4.0 EL COBEÑO	
P- 65	64.3		4.3 ADELA	
P- 59	59.0		5.3 MORITA	
P- 52	52.0		7.0 LA MANSA	
P- 46	45.6		6.4 DORADO	
P- 43	42.6		3.0 MARPORTIN	
P- 40	39.7		2.9 BACA	
P- 30	29.3		10.4 TROYA	
P- 13	13.0		16.3 LA CUADRILLA	
P- 1	0.1		11.2 PLACA LIMITE CDT	
A-1375	1.7		0.1 EMP. DIST. PARRAL	
A-1374	0.0	DN	1.7 JIMENEZ	JN

CUADRO DE ESTACIONES

DISTRITO PARRAL	RUMBO SUR	CAPACIDAD VIAS AUXILIARES (UNIDADES DE 22 MTS.)		LOCALIZACION DEL ESCAPE		AGUA BASCULA COMBUST. GANADO	MESA GERATORIA	REGISTRO TELEFONO "Y"
		ESC	OTRS	L	D.			
HORARIO No. 9 ESTACIONES								
ROSARIO		22	PATIO					G, Y
8.5 PALOMA			NO HAY					
4.8 PILONCILLOS			NO HAY					
7.7 CATARINAS		13	...					
4.4 CUEVAS			NO HAY					
6.1 PEINADO			NO HAY					
1.1 RONSEVALLES		13	...					G
2.8 BORJAS		...	4 ES					
8.7 LA VENCEDORA			NO HAY					
2.2 EMP. DIST. STA. BARBARA						
0.4 CONEXION VIA "PA"						Y
4.1 EMP. DIST. FRISCO						T, Y
3.9 ZENZONTLE		12	...					
6.9 FLUORITA		3	...					
D 4.0 PARRAL PL		32	...					G, T, Y
6.6 MATURANA		20	...					
2.9 GENERAL ANGELES			NO HAY					
5.0 GOMERA			NO HAY					
2.4 EJIDO QUERITA			NO HAY					
4.0 EL COBEÑO			NO HAY					
4.3 ADELA		32	...					
5.3 MORITA		18	...					
7.0 LA MANSA			NO HAY					
6.4 DORADO		5	...					
3.0 MARPORTIN			NO HAY					
2.9 BACA		13	...					G
10.4 TROYA		12	...					
16.3 LA CUADRILLA			NO HAY					
11.2 PLACA LIMITE CDT						
0.1 EMP. DIST. PARRAL			PATIO					Y
DN 1.7 JIMENEZ JN								B, C, G, M, R, T

CUADRO DE ESTACIONES

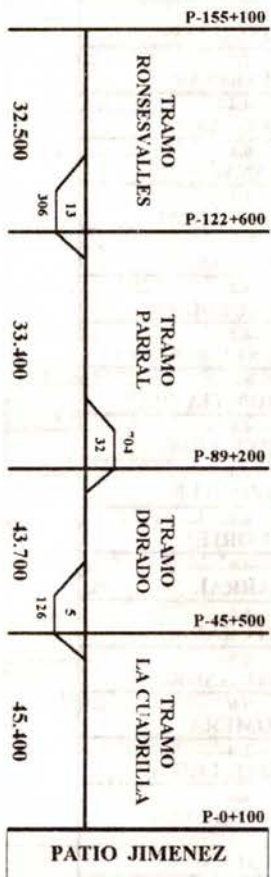
NUMERO DE LA ESTACION		RUMBO NORTE
KMS	DISTANCIA DE EMP. DIST. FRISCO	
P-105	0.0	
PB-1	0.1	
PA-1	11.6	
PB-12	11.6	

DISTRITO FRISCO	
HORARIO No. 9 ESTACIONES	
EMP. DIST. FRISCO	0.1
PLACA LIMITE CDT	11.5
PLACA LIMITE CDT	0.0
SAN FRANCISCO DEL ORO	

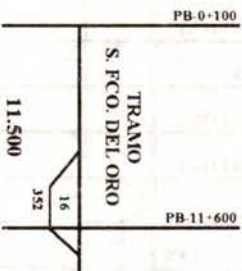
RUMBO SUR		CAPACIDAD VIAS AUXILIARES (UNIDADES DE 22 MTS.)		LOCALIZACION DEL ESCAPE		AGUA BASCULA COMBUST. GANADO MESA GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"
ESC	OTRS	D	I			
...	...	/				Y
...
...
16	...					Y

DIAGRAMA UNIFILAR CDT

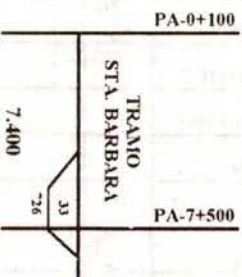
DISTRITO PARRAL



DISTRITO FRISCO



DISTRITO SANTA BARBARA



TRAMOS CDT

DISTRITO PARRAL

RUMBO NORTE

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. DE ESCAPES EN UNIDADES DE 22 MTS.
				PASS	CGA	
RONSEVALLES	P-155+100	P-122+600	32.500	36	45	13
PARRAL	P-122+600	P- 89+200	33.400	37	45	32
DORADO	P- 89+200	P- 45+500	43.700	47	59	5
LA CUADRILLA	P- 45+500	P- 0+100	45.400	50	60	-----

RUMBO SUR

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. DE ESCAPES EN UNIDADES DE 22 MTS.
				PASS	CGA	
LA CUADRILLA	P- 0+100	P- 45+500	45.400	50	60	-----
DORADO	P- 45+500	P- 89+200	43.700	47	59	5
PARRAL	P- 89+200	P-122+600	33.400	37	45	32
RONSEVALLES	P-122+600	P-155+100	32.500	36	45	13

DISTRITO FRISCO

RUMBO NORTE

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. DE ESCAPES EN UNIDADES DE 22 MTS.
				PASS	CGA	
SAN FCO. DEL ORO	PB-0+100	PB-11+600	11.500	30	30	16

RUMBO SUR

SAN FCO. DEL ORO	PB-11+600	PB 0+100	11.500	30	30	16
------------------	-----------	----------	--------	----	----	----

DISTRITO SANTA BARBARA

RUMBO NORTE

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. DE ESCAPES EN UNIDADES DE 22 MTS.
				PASS	CGA	
SANTA BARBARA	PA- 0+100	PA- 7+500	7.400	8	10	33

RUMBO SUR

SANTA BARBARA	PA- 7+500	PA- 0+100	7.400	8	10	33
---------------	-----------	-----------	-------	---	----	----

CUADRO DE ESTACIONES

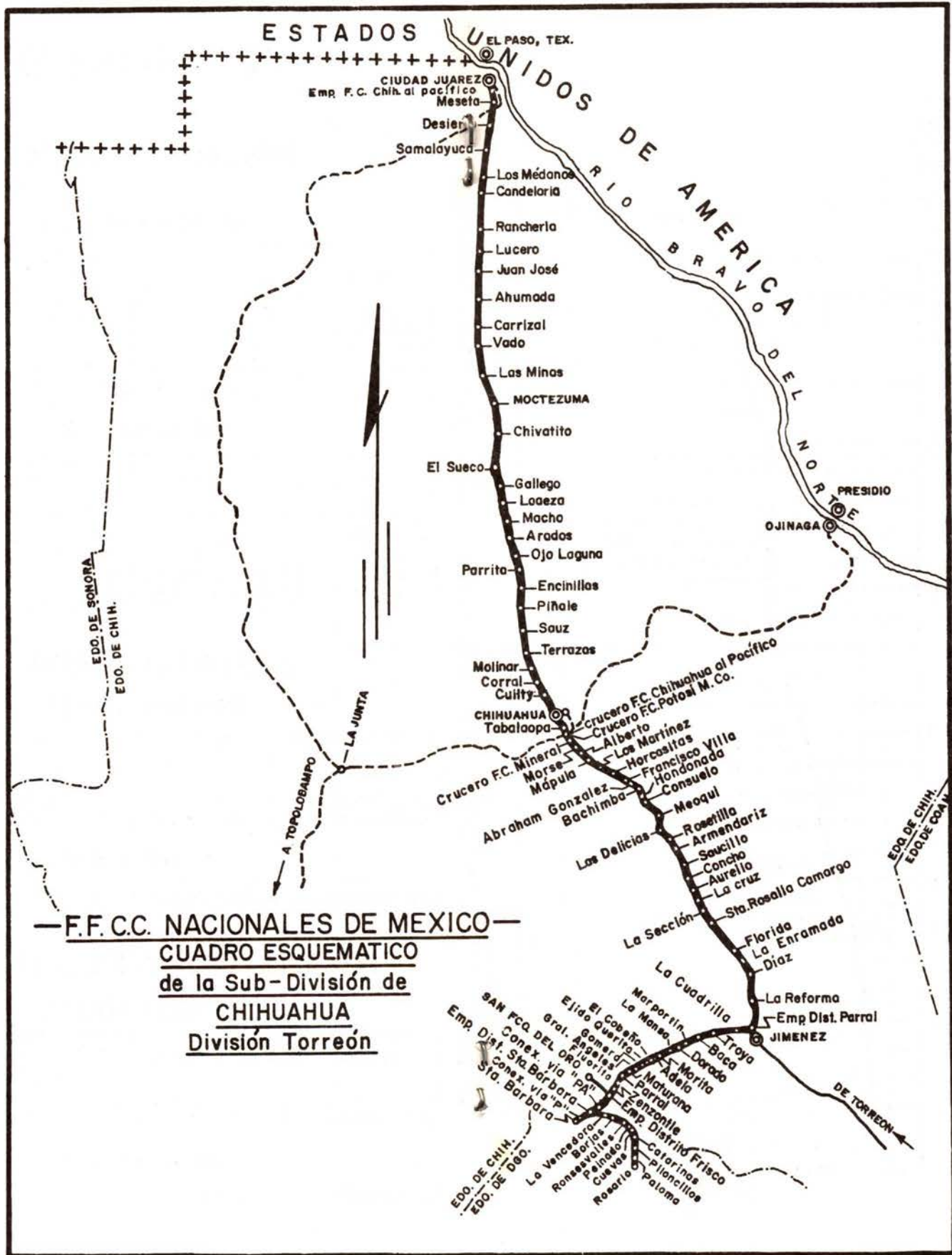
NUMERO DE LA ESTACION		KMS	DISTANCIA DE EMP. DIST. STA. BARBARA
P-109	0.0		
...	0.1		
PA-1	0.1		
...	7.5		
PA-8	7.5		

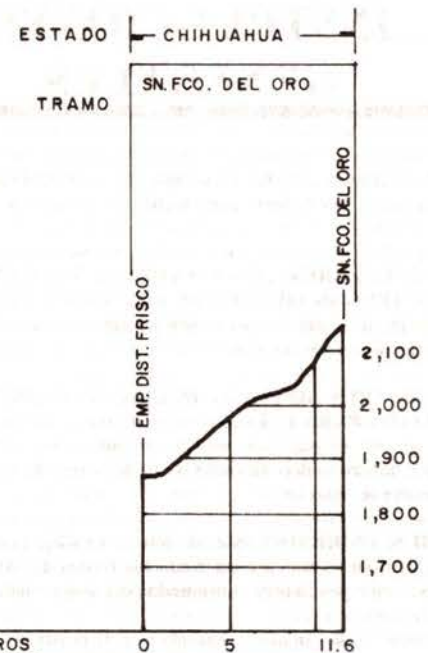
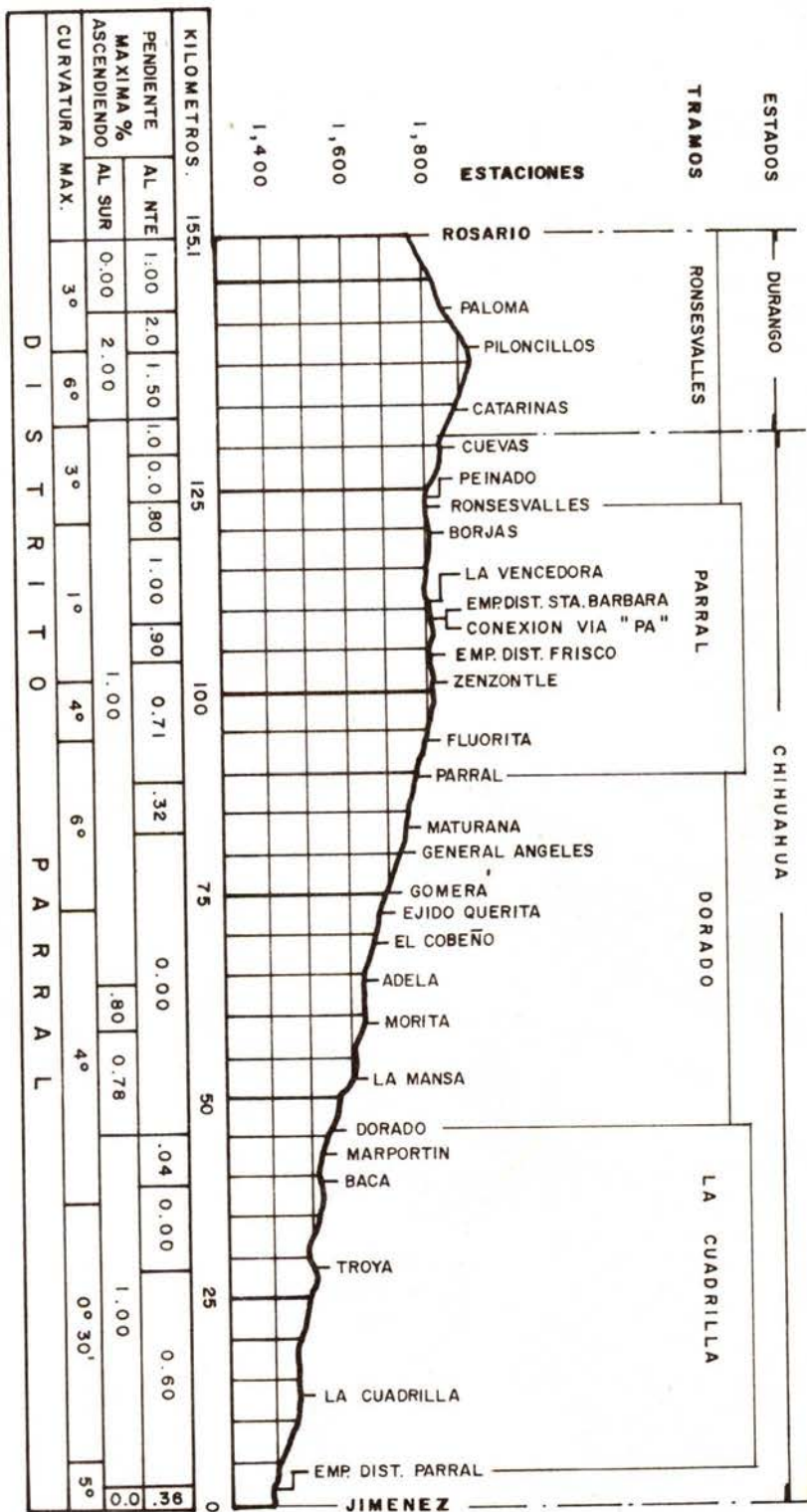
RUMBO NORTE

DISTRITO SANTA BARBARA		HORARIO No. 9 ESTACIONES	
EMP. DISTRITO SANTA BARBARA	0.1	PLACA LIMITE CDT	0.0
CONEXION VIA "P"	7.4	PLACA LIMITE CDT	7.4
SANTA BARBARA	0.0	SANTA BARBARA	0.0

RUMBO SUR

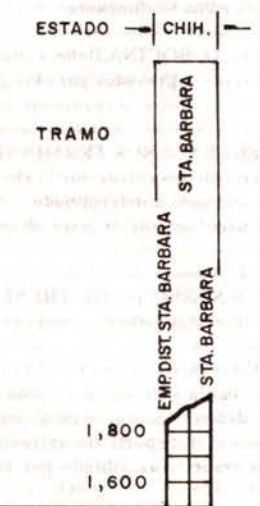
CAPACIDAD VIAS AUXILIARES (UNIDADES DE 22 MTS.)		LOCALIZACION DEL ESCAPE		AGUA BASCULA COMBUST. GANADO MESA GIRATORIA REGISTRO TELEFONO "Y"
ESC	OTRS	D	I	
...	Y
...	Y
...	Y
33	T





KILOMETROS	AL NTE.	AL SUR
0	1.20	3.70
5		0.00
11.6		

DISTRITO FRISCO



KILOMETROS	AL NTE.	AL SUR
0	1.62	0.0
7.5		

DISTRITO STA. BARBARA

INSTRUCCIONES GENERALES

1. TRENES DE CARGA, MAQUINAS SOLAS O CON CABOOSE, DEBEN hacer el tiempo mínimo en tramos para trenes de pasajeros si las circunstancias lo permiten.
2. TRENES REGULARES DE PASAJEROS Y MIXTOS QUE EN UNA ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLAGADA Y SALIDA, no deberán llegar a, ni salir del lugar donde dejen y tomen pasaje, antes del tiempo marcado para su llegada o salida respectivamente.
3. CUANDO UN TREN NO PUEDA INICIAR SU MARCHA A LA HORA QUE TENGA FIJADA PARA ELLO, o bien continuar si se ha detenido en tránsito, el conductor o el maquinista deben comunicarse inmediatamente con el Despachador, informándole la causa de la demora y la hora probable que pueda salir o reanudar su marcha.
4. TRENES DESCENDIENDO. Antes de iniciar su viaje debe comprobarse que los frenos trabajen correctamente así como los frenos dinámicos de las máquinas y antes de descender pendientes continuadas del uno y medio por ciento o mayores efectuarán la misma revisión.
Los conductores vigilarán que se cumpla esta disposición.
5. TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del uno y medio por ciento o mayores, deben asegurarlos de manera efectiva para evitar posibles accidentes.
6. CUANDO SE DEJEN CARROS CARGADOS O VACIOS lejos de los edificios de las estaciones, los conductores, jefes de patio o mayordomos de patio, en su caso, deben informar al jefe de estación correspondiente los números y la hora en que fueron dejados.
7. EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS QUE SE MUEVAN RETROCEDIENDO, solo deben viajar el conductor o el garrotero de atrás, así como los funcionarios u oficiales.
8. USO DEL SILBATO O BOCINA. Debe evitarse al estar cerca de trenes de pasajeros; salvo en los casos previstos por el reglamento, cuando se trate de evitar accidentes.
9. TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS QUE NO HAY SERVICIO DE PATIO, deben entrar por la vía auxiliar que encuentren expedita, siempre que no esté asignada a determinado servicio, y si su tren no cabe en una sola vía hará los cortes necesarios para dejar libre la vía principal y las de operaciones.
10. CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS, deben tener consigo su equipo para el manejo de boletos.
11. MANEJO DE UNIDADES CON MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS. Para el movimiento, carga y descarga de unidades que transporten materiales y residuos peligrosos, deben observarse estrictamente las disposiciones contenidas en el Reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, así como las normas respectivas, editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
12. DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros a nivel con calles o caminos públicos, no deben obstruirse por más de 10 minutos, pero si la ejecución del trabajo requiere más de ese tiempo, deben librarse tales cruceros cada 5 minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.

13. CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.

TIPO "A" Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por sistemas de señales CTC.

TIPO "B" Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por señales de enclavamiento

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

TIPO "D" Los formados por vías férreas a nivel y protegidos por semáforos de acción electroautomática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se enciende continua e intermitentemente, es indicación de que las señales están al corriente y el tren puede proseguir, pero si la luz lateral no se enciende, es indicación de que las señales no funcionan y entonces debe protegerse el paso por medio de abanderados

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

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

TIPO "F" Los formados por vías férreas a nivel y anunciados por placas alusivas, no tienen señales ni Guarda-Crucero.

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

TIPO "H" Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, anunciados al público con placas alusivas de "CUIDADO CON EL TREN" y protegidos por guarda cruce durante las 24 ó menos horas del día.

TIPO "I" Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, protegidos por placas anunciadoras con la leyenda "CUIDADO CON EL TREN", NO TIENEN SEÑALES NI GUARDA-CRUCERO.

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

15. LIBRAMIENTO FISICO EN LAS INSTALACIONES DEL CAMINO

Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición puedan recorrerse lateralmente por efecto de la trepidación (durmientes, maderas, etc.), hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y ganado, puentes de estructura superior, tomas de combustible, edificios, puertas, viaductos, señales fijas, muy especialmente de los sistemas CTC y CDT, y en general en todos aquellos lugares en donde puedan dañar las instalaciones. Igual practica debe observarse cuando se manejen gruas, martillos o palas mecánicas.

16. EXPLICACION DE LOS SIGNOS QUE APARECEN EN HORARIOS.

D Oficina de comunicación con servicio diurno
 N Oficina de comunicación con servicio nocturno.
 DN Oficina de comunicación con servicio diurno y nocturno
 EN Espuela con entrada por extremo norte
 ES Espuela con entrada por extremo sur.

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

17. CARACTERÍSTICAS Y USO DEL CAMBIO 3 EN 1

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

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

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

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

18. NO DEBEN OPERAR LOCOMOTORAS sobre los tramos en que no tengan señalado tonelaje, salvo instrucciones expresas del Superintendente de División.

I.- Cuando una locomotora no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dése aviso al jefe de despachadores y al ayudante del Supte. S.L. por medio de un telegrama que firmará el conductor y el maquinista, informando la reducción que se efectuó.

II.- Cuando por cualquier circunstancia sea necesario independizar un motor de tracción a las locomotoras, deberán correr a su terminal con máquina sola o con caboose, conservando en su recorrido una velocidad de 38 K.P.H. a excepción de los trayectos que están protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de tracción, los restantes quedan conectados en paralelo con el generador principal, en tales condiciones, es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de las locomotoras a menos de la que esté señalada, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

19. ACCIDENTES PERSONALES.

I.- EN CASOS DE ACCIDENTES PERSONALES, quedan al servicio de los trabajadores ferrocarrileros o pasajeros, todos los hospitales del IMSS. en la República Mexicana.

II.- EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL, del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediatamente al jefe de Despachadores, Gerencia Regional, Suptcia. de División y al IMSS. mas inmediato a la brevedad posible.

III. CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, este será enviado lo mas rapidamente posible al servicio de urgencias del Hospital del IMSS mas cercano. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjesele a cargo del jefe de estación mas cercano, quien debe llamar al médico del IMSS mas próximo para que este envíe ambulancia o transporte aéreo para recogerlo.

IV. SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE por médicos particulares aquellas operaciones quirúrgicas que sean absolutamente necesarias para la protección de la vida del paciente antes de la llegada del médico del IMSS.

V.- Las personas que no sean empleados ni pasajeros y resulten lesionadas por su propia culpa, deberán ponerse a cargo de los servicios médicos de emergencia.

VI. CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del médico del IMSS, deberá darse aviso al Jefe de Despachadores, Gerencia Regional, Suptcia. de División y al IMSS.

VII. SE RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE, que en casos de accidentes personales se rijan de acuerdo con las disposiciones que contiene en Reglamento de Seguridad. En caso de levantar algún lesionado, cuidese de no provocarle movimientos bruscos que pudieran completar o causar una fractura, luxación etc. a fin de evitar complicaciones.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1. RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS.

En las oficinas telegráficas de Jiménez, Chihuahua y Cd. Juárez.

2. LIBROS DE BOLETINES.

En las oficinas telegráficas de Jiménez, Chihuahua y Cd. Juárez.

3. GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECÁNICAS.

En concordancia con la Regla 103-A, tercer párrafo, del Reglamento de Transportes en vigor, los trenes que manejen esta clase de equipo no deben exceder la velocidad de 50(cincuenta) K.P.H. en tangentes de los Distritos Bachimba y Moctezuma, ni de 30 (treinta) K.P.H. en tangentes del Distrito Parral reduciéndola convenientemente en las curvas.

4. ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.

DISTRITO BACHIMBA.....Concho
DISTRITO MOCTEZUMA.....Loeza.

5. HORAS DE SERVICIO DE LAS TRIPULACIONES

Cd. Juárez	0h01m a 15h00m
	17h00m a 24h00m
Chihuahua	0h01m a 15h00m
	17h00m a 24h00m
Jiménez	0h01m a 15h00m
	17h00m a 24h00m

6. CRUCEROS A NIVEL CON OTRAS VIAS FERREAS.

Crucero tipo "F" con División Chihuahua en kilom. A-1607.7
Los trenes de la Sub-División Chihuahua tienen preferencia en dicho crucero.

7. PARADAS PARA LA INSPECCION DE TRENES DE CARGA.

Los trenes de carga deberán hacer una parada cada 75 kiloms, aproximadamente, para que el personal trenista lleve a cabo la inspección prescrita por el Reglamento de Transportes en sus reglas 366 y 395, a menos que antes y dentro del tramo correspondiente hayan hecho la parada y efectuado la inspección, en cuyo caso debe tomarse como base el kilómetro donde se dió cumplimiento a esta disposición, para calcular la distancia de la próxima parada con el mismo objeto. Estas paradas no deberán hacerse entre estaciones.

8. COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS.

Las máquinas ayudadoras en los trenes de carga, se intercalarán en el tren de tal manera que cada locomotora remolque su propio tonelaje

9. UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO

CD. JUAREZ	Al Sur en KM A-1697+000
CHIHUAHUA	Al Sur en KM A-1601+217
	Al Norte en KM A-1618+000
JIMENEZ	Al Sur en KM A-1367+000
	Al Norte en KM A-1375+500

10. INFORME DE LADEROS Y CARROS TOMADOS Y DEJADOS

En concordancia con la Regla 365 del Reglamento de transportes y del Artículo 214 del Boletín General de Transportes, los informes de laderos sin Agente y de carros tomados y dejados, deben rendirse al llegar a la terminal o sub-terminal, en cada dirección.

11. MEDIOS DE COMUNICACION PARA EL DESPACHO DE TRENES.

En los distritos Bachimba y Moctezuma, por radio
En los otros Distritos por radio y teléfono

12. CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y"s EN UNIDADES DE 22 MTS.

CIUDAD JUÁREZ.....	19 unidades
CHIHUAHUA.....	9 unidades
MEOQUIL.....	1 unidad.
PARRAL.....	6 unidades.

13. DISTRITO BACHIMBA.

I. DESIGNACION DE LOS ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

SANTA ROSALIA CAMARGO...	La vía No.1
CONCHIO.....	La vía No.1.
LAS DELICIAS.....	La vía No.1.
MEOQUIL.....	La vía No.1.
MORSE.....	La vía No.1.

II. VIAS DEL PUBLICO

SANTA ROSALIA CAMARGO: La denominada del público con capacidad para 23 unidades de 22 metros.

III. VIAS DE PROPIEDAD O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES

NUM	LOCALIZACION DE PUNTAS		LONG	EMPRESA
	NORTE	SUR		
1.	A-1371+410.79	A-1371+061.57	349.22	ANDSA
2.	A-1442+646.20	A-1441+887.20	759.00	Guanos y Fertilizantes
3.	A-1443+232.45	A-1442+553.45	679.00	Petroquímica
4.	ESPUELA	A-1443+024.00	93.00	Líquidos Carbónicos
5.	ESPUELA	A-1443+445.10	386.00	Harinera Santos
6.	A-1501+055.00	A-1500+667.00	388.00	Parque Industrial
7.	A-1509+652.00	A-1508+908.00	744.00	CFE
8.	ESPUELA	A-1511+233.00	901.00	Unión Crédito Agrícola
9.	ESPUELA	A-1608+286.06	351.00	Impregnadora
10.	ESPUELA	A-1611+833.70	416.00	Papelera de Chihuahua
11.	ESPUELA	A-1611+842.75	250.00	Harinas de Chihuahua
12.	ESPUELA	A-1612+793.10	315.00	Río Florido

IV. APROVISIONAMIENTO DE AGUA A CISTERNAS, ESTACIONES Y CAMPAMENTOS.

El aprovisionamiento de agua a los trabajadores de vía, estaciones y campamentos, será reglamentado por el Superintendente de División.

V. LA "Y" DE JIMÉNEZ Está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos Bachimba y Parral.

VI. EN LA "Y" DE JIMÉNEZ, El cambio de la punta sur es de los denominados RACOR (TRES EN UNO)

VII. LA DIVISION CHIHUAHUA empalma en el escape de Tabalaopa Kilóm.A-1608.0 con la Sub-División Chihuahua.

VIII. LA POSICION NORMAL DEL CAMBIO QUE CONECTA LAS VIAS PRINCIPALES DE LOS DISTRITOS DE BACHIMBA Y PARRAL, en Empalme Distrito Parral, es alineado al distrito de Bachimba

IX. EN KILOM. A-1555+045 HAY UNA ESPUELA E.S. con capacidad para 4 unidades de 22 metros, para uso exclusivo de La Pedrera.

14. DISTRITO MOCTEZUMA,

I. DESIGNACION DE LOS ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES, EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

MOCTEZUMA: La vía Número 1.

II. VIAS DEL PÚBLICO.

MOCTEZUMA: La vía Número 2.

III. APROVISIONAMIENTO DE AGUA A CISTERNAS, ESTACIONES Y CAMPAMENTOS,

El aprovisionamiento de agua a los trabajadores de vía estaciones y campamentos, será reglamentado por el Superintendente de División.

14. (Continúa)

IV. En Moctezuma hay un cortavía que conecta la vía número 1 con la principal

V. PATIO DE CIUDAD JUÁREZ.

- a). En la "Y" de Cd. Juárez, los dos cambios son RACOR (Tres en Uno)
- b). Ningún tren debe exceder la velocidad de 15 K.P.H. sobre el PUENTE INTERNACIONAL, entre Cd. Juárez y El Paso, Tex.
- c). Todos los trenes que se muevan al norte del Puente Internacional deben regirse por las Reglas e Itinerarios de los Ferrocarriles Americanos, debiendo entrar al patio abanderados.
- d). Ningún tren o máquina saldrá de Cd. Juárez sin la autorización de la Aduana.
- e). La posición normal del cambio en Emp. División Juárez es alineado hacia la vía principal del Distrito Moctezuma.
- f). Trenes y máquinas solas de la División Juárez se moverán como material rodante entre Cd. Juárez y Emp. División Juárez kilom A-1968+515.
- g). En kilóm. A-1961+420, la vía de la División Juárez pasa sobre la vía del Distrito de Moctezuma, no librando un hombre parado sobre el techo de los carros.

VI. VIAS DE PROPIEDAD O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES

NUM	LOCALIZACION DE PUNTAS		LONG	EMPRESA
	NORTE	SUR		
13.	A-1615+566.80	A-1615+101.80	465.00	Molinos Azteca
14.	ESPUELA	A-1616+373.70	166.00	Calhidra y Muroplasto
15.	ESPUELA	A-1616+459.30	209.00	Mexalit
16.	A-1617+034.45	A-1616+605.45	429.00	Cementos Chihuahua
17.	A-1617+412.30	A-1616+888.30	524.00	Cementos Chihuahua
18.	ESPUELA	A-1617+157.05	368.00	ANDSA
19.	A-1621+280.00	A-1620+708.00	572.00	Promot. Chihuahuense
20.	ESPUELA	A-1841+676.03	350.00	CFE
21.	A-1925+857.50	A-1924+721.50	1136.0	CFE
22.	A-1955+674.50	A-1955+218.50	456.00	Fluorex
23.	A-1967+472.50	A-1967+250.50	222.00	Mabe

15. DISTRITO PARRAL

I. DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE EXISTE MAS DE UNA VIA AUXILIAR

PARRAL..... Vía No. 1

II. VIAS DEL PUBLICO:

PARRAL..... Vía No. 2 y Punta sur de la vía No.3

III. VIAS DE PROPIEDAD AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

EN LA ESTACION DE PARRAL, Las siguientes vías con capacidad en unidades de 22 metros.

- a) Espuela E.S. con capacidad de 19 unidades, apoyada en la vía principal y apoyado en ésta espuela, ladero con cupo de 6 unidades, estas vías están al servicio de la empresa DETA.

15. (Continúa)

- b). Ladero "Fluorita" con capacidad de 3 unidades, al servicio de INDUSTRIAS FORESTALES MEXICANAS, S.DE R.L.
- c). Espuela E.S. conectada con la vía principal, con capacidad total de 9 unidades, al servicio de INDUSTRIAS FORESTALES MEXICANAS, S. DE R.L.
- d). Espuela E.S. apoyada en la vía principal, con cupo para 9 unidades al servicio de PLANTA IMPREGNADORA DE PARRAL S de R.L. de C.V.
- e). Prolongación de la cola de la "Y", al servicio de la negociación BARITA DE PARRAL,S.A., con capacidad para 6 unidades y curvatura máxima de 13 grados.
- f). Espuela E.S. denominada No.1 conectada con la vía principal, con capacidad de 23 unidades, apoyada en la anterior, espuela E.S. No. 2 con cupo para 2 unidades, ambas al servicio de TRIPLAY DE PARRAL,S.A.

CAMPAMENTOS

- IV. El aprovisionamiento de agua a los trabajadores de vía, estaciones y campamentos, será reglamentado por el Superintendente de División.
 - V. La "Y" de Jiménez, está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos Bachimba y Parral.
 - VI. En la "Y" de Jiménez, el cambio del brazo sur es de los denominados RACOR (TRES EN UNO).
 - VII. La posición normal del cambio que conecta las vías principales de los Distritos Bachimba y Parral, en Empalme Distrito Parral, es alineado al Distrito Bachimba .
 - VIII. No libra una persona sobre el techo de olos carros en el túnel del kilómetro P-77.9 . Al aproximarse al túnel, deberán anunciarse con la bocina con un silbido largo y un corto, teniendo cuidado por piedras o derrumbes sobre la vía.
- Las dimensiones del túnel son:
- Altura mínima: 5.60 metros
Ancho: 5.40 metros
- IX. La "Y" de Empalme Distrito Frisco está formada mediante una vía de conexión, que une la vía principal del Distrito Frisco con el escape de la estación de Empalme Distrito Frisco.
 - X. La vía principal del Distrito Frisco empalma con el escape de la estación de Empalme Distrito Frisco .-
 - XI. La "Y" de Empalme Distrito Santa Bárbara, está formada mediante una vía de conexión , que une las vías principales de los Distritos Parral y Santa Bárbara.-
 - XII. La posición normal de los cambios delos dos brazos de la "Y" en Empalme Distrito Santa Bárbara, es alineados hacia la vía principal del Distrito Parral.
 - XIII. Al aproximarse a los cortes de los kilómetros P-140 y P-142, los trenes o máquinas solas deberán anunciarse con la bocina con un silbido largo y uno corto, teniendo cuidado por piedras o derrumbes sobre la vía.

16. DISTRITO SANTA BARBARA

I. VIAS DEL PUBLICO:

Santa Bárbara: Vía Bodega larga.

II. TRENES RUMBO AL NORTE deben moverse retrocediendo de Emp. Distrito Santa Bárbara a Santa Bárbara.

III. En Kilóm. PA-7.3 hay un desviador descarrilador.

IV. La "Y" de Empalme Distrito Santa Bárbara está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos Parral y Santa Bárbara.

V. La posición normal de los cambios de los dos brazos de la "Y" en Empalme Distrito Santa Bárbara es alineados hacia la vía principal del Distrito Parral.

VI. VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR CON CAPACIDAD EN UNIDADES DE 22 METROS.

En kilóm. PA-7+348.00 espuela derecha, conectada con la vía principal, denominada "VIA BAJA", con capacidad para 16 unidades, propiedad de ASARCO MEXICANA.

• En kilóm. PA-7+548.00 espuela derecha conectada con la vía principal denominada "VIA ALTA" con cupo para 11 unidades, propiedad de ASARCO MEXICANA.

17. DISTRITO FRISCO

I. VIAS DEL PUBLICO

SAN FRANCISCO DEL ORO. Una espuela E.N. con capacidad para 3 unidades de 22 metros.

II. La "Y" de Empalme Distrito Frisco, está formada mediante una vía de conexión que une la vía principal del Distrito Frisco con el escape de la estación de Empalme Distrito Frisco.

III. La vía principal del Distrito Frisco, empalma en el escape de la estación de Empalme Distrito Frisco.

IV. Todas las máquinas deben virarse en Empalme Distrito Frisco para entrar retrocediendo a san Francisco del Oro.

V. Entre San Francisco del Oro y el kilóm PB-8, ningún tren debe exceder la velocidad de 20 (veinte) K.P.H.

VI. VIAS DE PROPIEDAD O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES, CON CAPACIDAD EN UNIDADES DE 22 METROS.

EN EL PATIO DE SAN FRANCISCO DEL ORO, LAS SIGUIENTES:

a) Ladero apoyado en la vía principal, con capacidad para 29 unidades , curvatura máxima de 9 grados, al servicio de la empresa PROVEEDORA INDUSTRIAL DE CHIHUAHUA, S.A.

b) En kilóm. PB-9+270.66 ladero derecho, apoyado en la vía principal, con cupo para 23 unidades propiedad de la Cia. MINERA FRISCO.

18 ASPECTOS OPERATIVOS EN EL SISTEMA CDT

a) El sistema CDT en esta Sub-División, comprende:

DISTRITO BACHIMBA: De kilóm A-1375+500 al kilóm. A-1601+217
 DISTRITO MOCTEZUMA: De kilóm. A-1618+000 al kilóm. A-1967+000
 DISTRITO PARRAL: De Kilóm. P-0+100 al kilóm. P-155+100
 DISTRITO SANTA BARBARA: De kilóm. PA-0+100 al kilóm. PA-7+500
 DISTRITO FRISCO: De kilóm PB-0+100 al kilóm PB-11+600

EN ESTOS DISTRITOS, TODOS LOS TRENES SE MANEJARAN POR EL SISTEMA CDT, NINGUN TREN, MAQUINA O CUALQUIER OTRO VEHICULO OCUPARÁ LA VÍA PRINCIPAL SIN LA AUTORIZACIÓN EXPRESA DEL DESPACHADOR.

b) Al estar listos los trenes en los patios de Jiménez, Chihuahua y Cd. Juárez, solicitarán al Despachador autorización para ocupar el primer tramo CDT, caso contrario, no se moverán por si está por llegar algún tren.

c) La vía principal dentro de los patios de Jiménez, Chihuahua y Cd. Juárez, solamente se utilizará para efectuar movimientos de patio el tiempo mínimo indispensable, no debiendo estacionarse carros, quedando expedita para el tránsito de trenes y máquinas.

d) Trenes rumbo al sur, paren a una distancia aproximada de 50 (cincuenta) metros o mas antes de la placa de término del tramo autorizado, con el fin de liberar la punta norte del escape por si recibe ordenamiento de entrar al mismo.

Todos los trenes se comunicarán con el Despachador DOS kilómetros antes del término del tramo autorizado, para recibir nueva autorización.

e) Cuando haya necesidad de liberar Tramos en otras vías no designadas como escapes, podrá hacerse si la seguridad lo permite.

Los escapes para libramientos de trenes aparecen en el Diagrama Unifilar CDT.

f) Los tiempos y paradas que observarán los trenes de pasajeros dentro del sistema CDT aparecen en los cuadros de estaciones, especificándose los lugares donde tienen autorizadas paradas regulares y por bandera.

19. MOVIMIENTO DE MAQUINAS DE PATIO

Las máquinas de patio que requieran invadir la vía principal en tramos "CDT", necesitan la autorización del Despachador para ocupar el tramo o tramos CDT, debiendo observar lo previsto en la Regla 602.

20. OBLIGACION DE LOS CONDUCTORES DE PROVEERSE DE RADIOS PORTÁTILES

Los Conductores de trenes, deben proveerse de radios portátiles en los módulos designados, antes de iniciar cada viaje, rigiéndose conforme el instructivo respectivo para distribuirlos a sus garroteros.

21. LOCALIZACION DE SEÑALES FIJAS INDICADORAS DE VELOCIDAD MÁXIMA

Estas señales no afectan aquellas disposiciones más restrictivas, dictadas mediante otro medio, instrucciones especiales, boletines, etc., así como la observación de otras señales restrictivas (VER TABLAS PAGINA SIGUIENTE).

RUMBO NORTE

UBICACION		KPH	
DE	A	PASS	CGA
A-1378+500	A-1388+100	100	80
A-1388+100	A-1392+300	100	75
A-1392+300	A-1422+450	100	80
A-1422+450	A-1429+500	100	75
A-1429+500	A-1441+200	100	80
A-1441+200	A-1453+050	65	45
A-1453+050	A-1466+300	90	65
A-1466+300	A-1472+650	100	70
A-1472+650	A-1508+500	100	80
A-1508+500	A-1551+400	100	70
A-1551+400	A-1558+700	65	50
A-1558+700	A-1566+200	95	75
A-1566+200	A-1576+600	70	55
A-1576+600	A-1594+200	100	70
A-1594+200	A-1599+200	95	75
A-1599+200	A-1619+750	40	25
A-1619+750	A-1624+200	100	70
A-1624+200	A-1639+000	100	80
A-1639+000	A-1642+250	75	65
A-1642+250	A-1683+800	100	80
A-1683+800	A-1687+200	100	50
A-1687+200	A-1699+050	100	60
A-1699+050	A-1714+850	100	80
A-1714+850	A-1727+500	100	70
A-1727+500	A-1741+650	85	65
A-1741+650	A-1757+000	100	80
A-1757+000	A-1763+150	100	70
A-1763+150	A-1770+550	90	65
A-1770+550	A-1780+500	100	50
A-1780+500	A-1789+200	100	65
A-1789+200	A-1794+500	100	60
A-1794+500	A-1823+200	100	70
A-1823+200	A-1842+500	100	80
A-1842+500	A-1846+050	100	70
A-1847+050	A-1867+500	100	80
A-1867+500	A-1870+850	90	55
A-1870+850	A-1879+300	100	70
A-1879+300	A-1889+350	100	80
A-1889+350	A-1898+650	100	70
A-1898+650	A-1916+000	100	80
A-1916+060	A-1920+000	75	55
A-1920+000	A-1929+350	100	70
A-1929+350	A-1941+000	90	50
A-1941+000	A-1944+700	75	65
A-1944+700	A-1954+200	80	50
A-1954+200	A-1965+900	100	80

RUMBO SUR

UBICACION		KPH	
DE	A	PASS	CGA
A-1965+900	A-1962+700	70	50
A-1962+700	A-1951+200	100	80
A-1951+200	A-1941+700	80	50
A-1941+700	A-1937+900	75	65
A-1937+900	A-1926+400	90	50
A-1926+400	A-1916+650	100	70
A-1916+650	A-1912+900	75	55
A-1912+900	A-1895+650	100	80
A-1895+650	A-1886+550	100	70
A-1886+550	A-1876+300	100	80
A-1876+300	A-1867+900	100	70
A-1867+900	A-1864+500	90	55
A-1864+500	A-1854+900	100	60
A-1854+900	A-1843+500	100	80
A-1843+500	A-1839+900	100	70
A-1839+900	A-1820+200	100	80
A-1820+200	A-1791+500	100	70
A-1791+500	A-1777+600	100	65
A-1777+600	A-1767+550	100	50
A-1767+550	A-1760+150	90	65
A-1760+150	A-1738+450	100	80
A-1738+450	A-1724+650	85	60
A-1724+650	A-1711+900	100	70
A-1711+900	A-1695+900	100	80
A-1695+900	A-1684+250	100	60
A-1684+250	A-1639+300	100	80
A-1639+300	A-1635+750	75	65
A-1635+750	A-1625+500	100	80
A-1625+500	A-1618+500	100	70
A-1618+500	A-1597+500	40	25
A-1597+500	A-1591+200	95	75
A-1591+200	A-1577+600	100	70
A-1577+600	A-1563+300	70	55
A-1563+300	A-1556+400	95	75
A-1556+400	A-1548+400	65	50
A-1548+400	A-1469+500	100	80
A-1469+500	A-1459+300	100	70
A-1459+300	A-1449+500	90	65
A-1449+500	A-1439+500	65	45
A-1439+500	A-1423+150	100	80
A-1423+150	A-1419+200	100	75
A-1419+200	A-1389+400	100	80
A-1389+400	A-1385+250	100	75
A-1385+250	A-1377+200	100	80
A-1377+200	A-1375+500	70	50

SEÑALES FIJAS DENTRO DEL SISTEMA C.D.T.



FIG. (1)

SEÑAL FIJA FONDO AMARILLO Y LETRAS COLOR NEGRO, INDICANDO LA PROXIMIDAD AL PRIMER TRAMO CDT.



FIG. (2)

SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS COLOR NEGRO, INDICANDO EL LUGAR DONDE PRINCIPIA EL SISTEMA CDT.



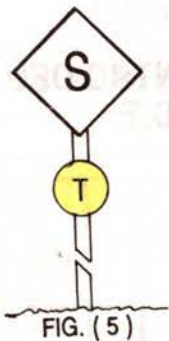
FIG. (3)

SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS NEGRAS, INDICANDO EL INICIO O TERMINO DE UN TRAMO CDT.

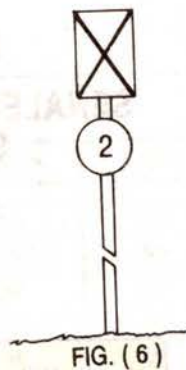


FIG. (4)

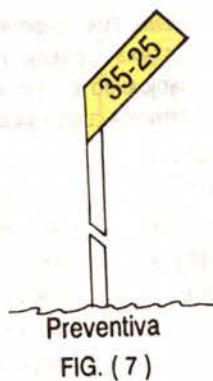
SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS COLOR NEGRO, INDICANDO LA TERMINACION DEL SISTEMA CDT.



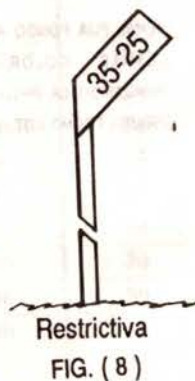
SEÑAL FIJA MOSTRANDO EN LA PARTE SUPERIOR FONDO BLANCO Y LETRA S EN COLOR NEGRO, Y EN LA PARTE INFERIOR UN CIRCULO CON FONDO AMARILLO Y LETRA T DE COLOR NEGRO, SITUADA A UN KILOMETRO O MAS, SEGUN LA TOPOGRAFIA DEL TERRENO, INDICANDO LA APROXIMACION A LA TERMINACION DE UN TRAMO CDT.



SEÑAL FIJA CON FONDO BLANCO Y "X" Y EL NUM. EN COLOR NEGRO, INDICANDO LA APROXIMACION Y LA CANTIDAD DE CRUCEROS CARRETEROS A NIVEL.



SEÑAL FIJA FONDO AMARILLO Y NUMEROS COLOR NEGRO INDICANDO APROXIMACION A LA SEÑAL RESTRICTIVA INDICADORA DE VELOCIDAD MAXIMA.



SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y NUMEROS COLOR NEGRO INDICANDO RESTRICCIÓN PERMANENTE DE VELOCIDAD MAXIMA PARA TRENES DE PASAJEROS Y DE CARGA.



SEÑAL FIJA CON FONDO BLANCO Y LETRAS NEGRAS, COLOCADA EN LA BANDERA DE LOS ARBOLES DE CAMBIO, INDICANDO ES DE RESORTE TIPO AUTOMATICO TRES EN UNO.



SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS NEGRAS, COLOCADA EN LA BANDERA DE LOS ARBOLES DE CAMBIO INDICANDO QUE ES DE OPN. MAN.



SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS DE COLOR NEGRO, QUE GOBIERNA LA OPERACION DE LOS MOVIMIENTOS DE LA VIA PRINCIPAL DENTRO DE LOS LIMITES DE PATIO, CONFORME A LA REGLA 93-A.



SEÑAL FIJA CON FONDO BLANCO Y LETRAS DE COLOR NEGRO INDICANDO LA TERMINACION DE LOS LIMITES DE PATIO.

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	T A B L A D E V E L O C I D A D E S DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	0.12	0.24	0.36	0.48	1.00	1.12	1.24	1.36	1.48	2.00	2.12	2.24	2.36	2.48	3.00	3.12	3.24	3.36	3.48	4.00
10	6.00	12.00	18.00	24.00	30.00	36.00	42.00	48.00	54.00	100.00	100.00	112.00	118.00	124.00	130.00	136.00	142.00	148.00	154.00	200.00
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	60.00	64.00	68.00	72.00	76.00	100.00
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	75.00
25	2.40	4.80	7.20	9.60	12.00	14.40	16.80	19.20	21.60	24.00	26.40	28.80	31.20	33.60	36.00	38.40	40.80	43.20	45.60	60.00
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	50.00
35	1.43	2.86	4.29	5.71	7.14	8.57	10.00	11.43	12.86	14.29	15.71	17.14	18.57	20.00	21.43	22.86	24.29	25.71	27.14	34.17
40	1.30	2.60	3.90	5.20	6.50	7.80	9.10	10.40	11.70	13.00	14.30	15.60	16.90	18.20	19.50	20.80	22.10	23.40	24.70	30.80
45	1.20	2.40	3.60	4.80	6.00	7.20	8.40	9.60	10.80	12.00	13.20	14.40	15.60	16.80	18.00	19.20	20.40	21.60	22.80	28.40
50	1.12	2.24	3.36	4.48	5.60	6.72	7.84	8.96	10.08	11.20	12.32	13.44	14.56	15.68	16.80	17.92	19.04	20.16	21.28	26.40
55	1.05	2.10	3.15	4.20	5.25	6.30	7.35	8.40	9.45	10.50	11.55	12.60	13.65	14.70	15.75	16.80	17.85	18.90	19.95	24.48
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	96	1.92	2.88	3.84	4.80	5.76	6.72	7.68	8.64	9.60	10.56	11.52	12.48	13.44	14.40	15.36	16.32	17.28	18.24	21.48
70	90	1.80	2.70	3.60	4.50	5.40	6.30	7.20	8.10	9.00	9.90	10.80	11.70	12.60	13.50	14.40	15.30	16.20	17.10	17.09
75	84	1.68	2.52	3.36	4.20	5.04	5.88	6.72	7.56	8.40	9.24	10.08	10.92	11.76	12.60	13.44	14.28	15.12	15.96	16.00
80	80	1.60	2.40	3.20	4.00	4.80	5.60	6.40	7.20	8.00	8.80	9.60	10.40	11.20	12.00	12.80	13.60	14.40	15.20	15.00
85	76	1.52	2.28	3.04	3.80	4.56	5.32	6.08	6.84	7.60	8.36	9.12	9.88	10.64	11.40	12.16	12.92	13.68	14.44	14.00
90	72	1.44	2.16	2.88	3.60	4.32	5.04	5.76	6.48	7.20	7.92	8.64	9.36	10.08	10.80	11.52	12.24	12.96	13.68	13.20
95	68	1.36	2.04	2.72	3.40	4.08	4.76	5.44	6.12	6.80	7.48	8.16	8.84	9.52	10.20	10.88	11.56	12.24	12.92	12.36
100	64	1.28	1.92	2.56	3.20	3.84	4.48	5.12	5.76	6.40	7.04	7.68	8.32	8.96	9.60	10.24	10.88	11.52	12.16	11.52

LA TABLA DE VELOCIDADES facilita la solución de algunos problemas relacionados con la velocidad media, en kilómetros por hora, de los trenes. Para el efecto, se recurre a la columna del extremo izquierdo que lleva el rubro de "velocidad en kilómetros por hora", a los números del 1 al 20, inclusive, que aparecen bajo el título de "Distancia a recorrer en kilómetros", y a las columnas de tiempos que figuran bajo los números antes dichos. Enseguida se muestran algunos ejemplos.

1). Un tren recorre un kilómetro en 48 segundos y se quiere saber a qué velocidad marcha. Se localiza el dato TIEMPO en la columna vertical bajo el número 1, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará, bajo el encabezado "velocidad en kilómetros por hora", el informe deseado. Esto es: el tren se mueve a razón de 75 k.p.h.

2). Se desea saber qué tiempo hay que emplear para recorrer un kilómetro a la velocidad de 25 kph. Se busca esta velocidad en la columna de la extrema izquierda, "velocidad en k.p.h.", se localiza el dato 50k.p.h. y siguiendo la línea horizontal hasta la columna correspondiente a un kilómetro 2 minutos 24 segundos.

3). Un tren marcha a razón de 50k.p.h. y se quiere saber que distancia recorre en 12 minutos. En la columna de la extrema izquierda, "velocidad en k.p.h.", se localiza el dato 50k.p.h. y siguiendo la línea horizontal hasta la columna correspondiente a un kilómetro 2 minutos 24 segundos, se obtiene el resultado en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kilómetros.

4). Tomando ese tren que se mueve a razón de 50 k.p.h. se quiere saber en qué lapso recorrerá el tramo entre dos estaciones que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda, "velocidad en k.p.h.", que muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que el tren empleará en recorrer la distancia indicada.

5). La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en k.p.h. habrá de desarrollarse. Búscuese en la columna que corresponde a 12, los 16 minutos y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará que la velocidad que debe desarrollarse es de 45 k.p.h.

INSTRUCCIONES PARA ECUACIONAR EL TONELAJE

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

42 carros, con peso bruto total de.....2,100 Tons.
Factor carro 10, que multiplicado
por 42 (carros), es igual a420 Tons.

Total.....2,520 Tons. Ecuacionadas
- (3) CUANDO LAS CONDICIONES ATMOSFERICAS** lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.

TON

CLASE	S-7-C	DE-15	DE-33
NUMEROS DE LOCOMOTORAS	14500	14000	13001
	a	a	a
	14599	14099	13103
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA (KPH)	18	18	18
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA (KPH)	105	105	105
RELACION DE ENGRANES	74-18	74-18	62-15
CABALLOS DE FUERZA (HP)	3000	3000	3000
FUERZA DE TRACCION CONTINUADA EN LBS. A VEL. MIN.	78000	78000	78000
BASE RIGIDA (Plés y Pulgadas)	13' 5"	13' 5"	13' 7"
PESO (Toneladas Métricas)	178.73	165.0	167.0

RUMBO NORTE		FACTOR CARRO			
DE:	A:				
JIMENEZ	LA CRUZ	7	3350	3350	3350
LA CRUZ	ROSETILLA	7	3210	3210	3210
ROSETILLA	MEOQUI	----	BAJADA	BAJADA	BAJADA
MEOQUI	MAPULA	7	3030	3030	3030
MAPULA	CHIHUAHUA	----	BAJADA	BAJADA	BAJADA
CHIHUAHUA	LOAEZA	7	3160	3160	3160
LOAEZA	LUCERO	----	BAJADA	BAJADA	BAJADA
LUCERO	CANDELARIA	7	3160	3160	3160
CANDELARIA	CD. JUAREZ	----	BAJADA	BAJADA	BAJADA
ROSARIO	PILONCILLOS	3			
PILONCILLOS	EMP. DIST. STA. BARBARA	3			
EMP. DIST. STA. BARBARA	EMP. DIST. FRISCO	3			
EMP. DIST. FRISCO	JIMENEZ	----			
EMP. DIST. STA. BARBARA	EMP. DIST. STA. BARBARA	4			
EMP. DIST. FRISCO	SAN FCO. DEL ORO	2			

RUMBO SUR		FACTOR CARRO			
DE:	A:				
CD. JUAREZ	LOAEZA	7	3140	3140	3140
LOAEZA	CHIHUAHUA	----	BAJADA	BAJADA	BAJADA
CHIHUAHUA	MAPULA	7	3110	3110	3110
MAPULA	MEOQUI	----	BAJADA	BAJADA	BAJADA
MEOQUI	JIMENEZ	7	2950	2950	2950
JIMENEZ	CATARINAS	3			
CATARINAS	PALOMA	3			
PALOMA	ROSARIO	----			
SANTA BARBARA	EMP. DIST. STA. BARBARA	----			
SAN FCO. DEL ORO	EMP. DIST. FRISCO	----			

1. The first part of the document is a list of names and titles.

The names are listed in alphabetical order.

The first name is John Doe, followed by Jane Smith, and then Robert Johnson.

The second name is Mary White, followed by Charles Brown, and then David Green.

The third name is Elizabeth Black, followed by William Gray, and then Thomas King.

The fourth name is Patricia Lee, followed by James Hall, and then Susan Young.

The fifth name is Michael Scott, followed by Jennifer Adams, and then Christopher Baker.

