

## OFICIALES DE LA DIVISION

JOSE I. VELAZQUEZ  
SUPERINTENDENTE DE DIVISION

JOAQUIN P. BARRAZA  
SUPT. AUXILIAR DE DIVISION

LEOBARDO PLASCENCIA D.  
AYUDANTE SUPT. DE DIVISION

JOSE C. FREGOSO  
AYUDANTE SUPT. DE DIVISION

PABLO DELGADO  
MAQUINISTA VIAJERO

SALVADOR RIVERA M.  
MAQUINISTA VIAJERO

RAUL J. O'CONNOR  
MAQTA. VIAJERO EXPTO. EN DIESEL

PRIMITIVO MACIAS  
JEFE DE TRENES DIVISION

JUAN M. CASTELLANOS  
JEFE DE TRENES DIVISION

LUIS ZEPEDA  
INSTRUCTOR DE TRANSPORTES

PEDRO GONZALEZ ANDRES  
INSTRUCTOR DE MAQRIA. Y FRENOS DE AIRE

ALEJANDRO LLAUSAS  
JEFE DE DESPACHADORES (MAZATLAN)

LUIS SANCHEZ MICHEL  
JEFE DE DESPACHADORES (GUADALAJARA)

---

### SUPERINTENDENCIA GENERAL DE TRANSPORTES

IGNACIO CARDONA FLORES  
SUPT. GRAL. DE TRANSPORTES

ING. ROBERTO MENDEZ S.  
AYTE. SUB-GERENTE GRAL. DE OPERACION

ARNULFO SIERRA OROZCO  
SUPT. GRAL. AUX. DE TRANSPORTES

ENRIQUE RIVAS PANTOJA  
AYUDANTE SUPT. GRAL. DE TRANSP.

ROBERTO R. GUERRERO  
AYUDANTE SUPT. GRAL. DE TRANSP.

MIGUEL RIVERA DIAZ  
JEFE DE DESPACHADORES (SISTEMA)

# FERROCARRIL DEL PACIFICO,

S. A. DE C. V.



DIVISION DE

SINALOA

## HORARIO NUM.

# 3

EN VIGOR DESDE LAS 0h. 01m. DEL  
MARTES 8 DE OCTUBRE DE 1957

TIEMPO DEL MERIDIANO 105°

(HORA DEL NOROESTE)

EXCLUSIVAMENTE  
PARA EMPLEADOS.

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES

---

BENJAMIN MENDEZ  
GERENTE GENERAL

MIGUEL FLORES RICO  
AYDTE. GERENTE GENERAL



**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	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pasajeros	HORARIO No. 3	
			54	80	2				VIGENTE	
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros				OCTUBRE 8 DE 1957	
			Sale Diariamente	Sale Lunes, Jueves y Sábado	Sale Diariamente	Por ciento		ESTACIONES		
738	737.2	0.0	H. M. 8.55	H. M. 6.00	H. M. 8.45			OT-R	<b>SAN BLAS</b>	SB
757	757.0	19.8	<b>9.32</b> x <sup>53</sup>	6.40	<b>9.07</b> x <sup>53</sup>	0.5	15		19.8 ALGODON	
786	785.8	48.6	10.05	7.26	p 9.35	0.5	21	OT	28.8 NARANJO	JO
800	799.4	62.2	10.25	<b>7.58</b> x <sup>53</sup>	b 9.49	0.3	10		15.6 ZOPILOTE	
802	802.0	64.8	10.32	8.30	p 9.56	0.3	2	OT	2.6 LEON FONSECA	K
807	806.2	69.0	10.39	8.42	p 10.02	0.5	3	OT	4.2 BAMOA	BO
821	820.5	83.3	<b>11.08</b> x <sup>79</sup>	9.05	b 10.15	0.4	11		14.5 CAPOMAS	
842	842.0	104.8	11.45	10.00	p <b>10.35</b> x <sup>79</sup> 10.45	0.5	16	OT	21.5 GUAMUCHIL	GU
864	863.1	125.9	<b>12.34</b> x <sup>1</sup>	<b>10.40</b> <b>11.16</b> <sup>P 2</sup>	b <b>11.06</b> <sup>P 80</sup>	0.5	15		21.1 ACATITA	
881	880.3	143.1	13.13	<b>12.17</b> x <sup>1</sup>	b 11.25	0.5	13	OT	17.2 PALOS BLANCOS	BN
889	888.5	151.3	13.23	12.30	b 11.34	0.5	6		8.2 TECHA	
907	906.1	168.9	13.41	12.55	p <b>11.52</b> x <sup>1</sup>	0.5	13	OT	17.6 RETES	RS
915	914.4	177.2	13.50	13.10	b 12.01	0.5	6		8.5 CAIMANERO	
926	925.1	187.9	14.02	13.27	b 12.10	0.5	8		10.7 VITARUTO	
937	936.6	199.4	14.15	13.52	p 12.21	0.5	9		11.5 ROSALES	KO
941	940.3	203.1	14.20	14.00	b 12.26	0.3	3	OT	3.7 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.	14.35 H. M.	12.45 H. M.	0.0	1	OT-R	0.2 <b>CULIACAN</b>	KN
			Llega Diariamente	Llega Lunes, Jueves y Sábado	Llega Diariamente			(218.4 Kms.)		
			<b>54</b>	<b>80</b>	<b>2</b>			<b>HORARIO No. 3</b>		
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros			Tiempo en el Distrito Promedio en KPH		
			6.00 36.39	8.35 25.47	4.00 54.62					

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: 65 Kmts. por hora.

**2.—TRAMOS DE VIA,** en los que la velocidad de los trenes está restringida por señales fijas tipo ovalado:

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 crucero está protegido por guarda-crucero durante el día. Existen señales fijas de "ALTO" situadas a 60 metros

de ambos lados del crucero. Los trenes, máquinas solas y máquinas de patio deben parar en dicha señal. Darán un silbido largo (señal 14-m) y en seguida pedirán señales con 4 silbidos cortos (señal 14-j) y se gobernarán por las señales de mano que dé el guarda-crucero. Cuando no haya guarda-crucero en servicio, la tripulación respectiva se hará cargo del paso protegiendo ambos lados del crucero, de conformidad con el mandato de la Regla 99. El Ferrocarril Occidental de México tiene preferencia de paso.

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

**5.—VIAS DEL PUBLICO:**  
a) San Blas, la vía No. 2.

(Continúa al frente)

**DISTRITO DE SAN BLAS**

HORARIO No. 3 VIGENTE OCTUBRE 8 DE 1957		RUMBO AL NORTE					Distancia de Culiacán	Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Boletines Combustible Ganado Mesa Giratoria Pera Reloj Reglamentario Teléfono "Y"
		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE			Lados	Otras	
				1	53	79				
ESTACIONES		Mixtos y Carga	Por ciento	Llega Diariamente	Llega Diariamente	Llega Dom., Miércoles y Viernes	Kilómetros			
OT-R	<b>SAN BLAS</b>	SB		H. M. 14.55	H. M. 10.05	H. M. 14.25	218.4	51 - Patio	ABC GK Y	
	19.8 ALGODON		19	0.5	b 14.33	<b>9.32</b> x 54 <b>8.52</b> x 2	13.50	198.6	97	T
OT	28.8 NARANJO	JO	27	0.5	p 14.08	8.14	13.00	169.8	97	G
	13.6 ZOPILOTE		13	0.3	b 13.54	<b>7.58</b> x 80	12.17	156.2	85	T
OT	2.6 LEON FONSECA	K	3	0.4	p 13.50	7.53	12.10	153.6	42 - 28	.....
OT	4.2 BAMOÁ	BO	4	0.0	p 13.40	7.47	11.40	149.4	85 - 46	G
	14.3 CAPOMAS		14	0.4	b 13.25	7.30	<b>11.08</b> x 54	135.1	85	T
OT	21.5 GUAMUCHIL	GU	20	0.5	p 13.05 12.55	6.57	<b>10.35</b> x 2	113.6	PATIO 85 - 68	C G
	21.1 ACATITA		20	0.5	b <b>12.34</b> x 54	6.25	9.05	92.5	85	T
OT	17.2 PALOS BLANCOS	BN	16	0.5	b <b>12.17</b> x 80	6.07	8.35	75.3	85	.....
	8.2 TECHA		8	0.5	b 12.08	5.50	8.15	67.1	85	T
OT	17.6 RETES	RS	16	0.5	p <b>11.52</b> x 2	5.17	7.39	49.5	85	.....
	8.3 CAIMANERO		8	0.5	b 11.41	5.02	7.17	41.2	85	T
	10.7 VITARUTO		10	0.5	b 11.31	4.50	7.00	30.5	85	T
OT	11.5 ROSALES	KO	11	0.5	p 11.19	4.35	6.45	19.0	85	G
	3.7 COLORADA		4	0.5	b 11.13	4.30	6.30	15.3	85 - 23	T
	15.1 CRUCERO F. C. O. DE M.		14	0.5	.....	.....	.....	0.2	.....	.....
OT-R	0.2 <b>CULIACAN</b>	KN	1	0.5	10.55 H. M.	4.00 H. M.	6.00 H. M.	0.0	Patio	ABC GK PY
(218.4 Kms.)				Sale Diariamente	Sale Diariamente	Sale Dom., Miércoles y Viernes				
<b>HORARIO No. 3</b>				<b>1</b>	<b>53</b>	<b>79</b>				
Tiempo en el Distrito Promedio en KPH				Pasajeros	Carga Directo	Carga Local				
				4.00 54.62	6.05 35.90	8.25 25.95				

El perfil de este Distrito en la Pág. 15

Dirección Superior "AL NORTE"

**INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE SAN BLAS**

- b) León Fonseca, la vía de la casa.
- c) Bamoa, la vía de la casa y la Tomatera.
- d) Guamúchil, la vía de la casa y la Comercial.
- e) Culiacán, las vías de la casa, el Team, la No. 2, el Fango, el Muerto, la Tomatera y la Pera.
- 6.—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) Bamoa, la vía auxiliar lado sierra.
  - c) Guamúchil, la vía auxiliar lado mar.
  - d) Colorada, la vía auxiliar lado sierra.
  - e) Culiacán, para trenes de pasajeros, la vía auxiliar conocida como "cortavía".
- 7.—HAY BASCULA DE VIA** en San Blas.
- 8.—HAY GRUA Y CARRO DE AUXILIO** en San Blas.
- 9.—LAS MAQUINAS** de los trenes de pasajeros en ambas direcciones, se proveerán a toda su capacidad de aceite Diesel en

Culiacán; para el efecto, hay instaladas tomas de aceite Diesel junto a la vía principal, en el extremo Norte y Sur del andén de la Estación.

- 10.—LOCALIZACION DE SEÑALES FIJAS DE "LIMITES DE PATIO":**  
 San Blas: Al Sur, en Km. 741.964.  
 Guamúchil: Al Norte, en Km. 839.703, al Sur, en Km. 844.788.  
 Culiacán: Al Norte, en Km. 952.000.

- 11.—VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES:**  
 Capacidad en Unidades de 13.7 mts.      Conexión en Norte  
 Lugar      Km. 803.3 (Balastrea)      60

- 12.—EN LA ESPUELA DE LA BALASTREA,** Km. 803.3 los trenes y máquinas solas no deben exceder la velocidad de 10 Kmts. por hora.

- 13.—CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y"** En unidades de 13.7 Mts.  
 San Blas, 12 unidades.

## 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	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pasajeros	HORARIO No. 3 VIGENTE OCTUBRE 8 DE 1957		
			54	82	2						
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros						
			Sale Diariamente	Sale Dom., Martes y Viernes	Sale Diariamente						
956	955.6	0.0	H. M. 15.25	H. M. 6.50	H. M. 13.05				OT-R	<b>CULIACAN</b>	KN
976	975.3	19.7	16.00	7.30	b 13.25	0.5	14			19.7 SAN RAFAEL	
983	982.2	26.6	16.08	8.00	p 13.35	0.4	5	OT	6.9 COSTA RICA	CR	
992	991.5	35.9	16.19	8.20	b 13.45 x 81	0.5	7		9.3 ALHUATE		
1008	1007.2	51.6	16.49	<b>9.35x1</b>	p 14.02	0.5	12	OT	15.7 QUILA	QA	
1015	1014.6	59.0	16.58	9.49	b 14.10	0.5	6	OT	7.4 OSO	SO	
1025	1024.9	69.3	17.09	10.01	b 14.20	0.0	8		10.3 OBISPO		
1040	1039.2	83.6	17.25	10.25	b 14.35	0.4	11	OT	14.3 ABUYA	AB	
1055	1054.7	99.1	17.45	10.55	b 14.50	0.5	11		15.5 TANQUES		
1063	1063.0	107.4	.....	.....	b 14.59	0.5	6		8.3 EL NOROTE		
1076	1075.6	120.0	18.13	11.40	p 15.12	0.5	9	OT	12.6 LA CRUZ	J	
1091	1090.2	134.6	18.30	12.03	b 15.26	0.2	11		14.6 OLAJE		
1104	1103.2	147.6	18.50	12.35	p 15.40	0.5	10	OT	13.0 DIMAS	DA	
1121	1120.7	165.1	19.17	13.10	b 15.57	0.5	13		17.5 POZOLE		
1139	1138.3	182.7	19.45	13.50	p 16.15	0.5	13	OT	17.6 MARMOL	A	
1145	1145.0	189.4	19.54	14.05	b 16.24	0.5	5	OT	6.7 MODESTO	MO	
1160	1159.7	204.1	20.12	14.32	b 16.39	0.5	11		14.7 REDO		
1176	1175.3	219.7	20.55	15.15	17.00	0.5	11		15.6 EMP. DIST. CULIACAN		
M-2	1176.9	221.3	21.10 H. M.	15.30 H. M.	17.10 H. M.	0.5	4	OT-R	1.6 <b>MAZATLAN</b>	DS-MZ	
			Llega Diariamente	Llega Dom., Martes y Viernes	Llega Diariamente					(221.3 Kms.)	
			<b>54</b>	<b>82</b>	<b>2</b>					<b>HORARIO No. 3</b>	
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros						
			5.45 38.49	8.40 25.51	4.05 54.20					Tiempo en el Distrito Promedio en K F 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: 65 Kmts. por hora.

#### 2.—TRAMOS DE VIA, en los que la velocidad de los trenes está restringida por señales fijas tipo ovalado:

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

#### 3.—PATIO DE MAZATLAN:

- a) Salvó 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.

(Continúa al frente)

**DISTRITO DE CULIACAN**

HORARIO No. 3 VIGENTE OCTUBRE 8 DE 1957			RUMBO AL NORTE			Distancia de Mazatlán	Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Boletines Combustible Ganado Mesa Giratoria Pera Reloj Reglamentario Teléfono "Y"		
			Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE		Kilómetros	Laderos		Otras	
				1	81						53
ESTACIONES			Mixtos y Carga	Por ciento	Llega Diariamente	Llega Lunes, Jueves y Sábado	Llega Diariamente				
OT-R	<b>CULIACAN</b>	KN			H. M. 10.35	H. M. 15.15	H. M. 3.30	221.3	Patio	ABC GKPY	
	19.7 SAN RAFAEL		18	0.5	b 10.11	14.35	2.50	201.6	85	T	
OT	6.9 COSTA RICA	CR	7	0.5	p 10.03	14.20	2.40	194.7	85	.....	
	9.3 ALHUATE		9	0.5	b 9.50	<b>13.45</b> x 2	2.27	185.4	85	T	
OT	15.7 QUILA	QA	15	0.5	p <b>9.35</b> x 82	13.05	2.09	169.7	85 - 42	G K Y	
OT	7.4 OSO	SO	7	0.5	b 9.25	12.40	2.00	162.3	85	.....	
	10.3 OBISPO		10	0.3	b 9.13	12.12	1.40	152.0	85	T	
OT	14.3 ABUYA	AB	14	0.4	b 8.58	11.40	1.12	137.7	85	.....	
	15.5 TANQUES		15	0.5	b 8.42	11.05	0.52	122.2	85	T	
	8.3 EL NOROTE		8	0.5	b 8.33	.....	.....	113.9	No hay	.....	
OT	12.6 LA CRUZ	J	12	0.5	p 8.20	10.25	0.26	101.3	85 - 24	.....	
	14.6 OLAJE		14	0.5	b 8.05	9.55	0.04	86.7	85	T	
OT	13.0 DIMAS	DA	12	0.5	p 7.51	9.30	23.44	73.7	85 - 38	G	
	17.5 POZOLE		16	0.5	b 7.35	8.50	23.17	56.2	85	T	
OT	17.6 MARMOL	A	17	0.5	p 7.19	8.15	22.49	38.6	85 - 6	.....	
OT	6.7 MODESTO	MO	7	0.5	b 7.12	7.57	22.40	31.9	85	.....	
	14.7 REDO		14	0.5	b 6.58	7.30	22.23	17.2	85	T	
	15.6 EMP. DIST. CULIACAN		15	0.5	6.40	6.58	21.53	1.6	} Patio	TY	
OT-R	<b>MAZATLAN</b>	DS-MZ	4	0.4	6.35 H. M.	6.50 H. M.	21.45 H. M.	0.0		ABC K	
(221.3 Kms.) <b>HORARIO No. 3</b>					Sale Diariamente	Sale Lunes, Jueves y Sábado	Sale Diariamente				
					<b>1</b>	<b>81</b>	<b>53</b>				
					Pasajeros	Carga Local	Carga Directo				
Tiempo en el Distrito Promedio en KPH					4.00 55.29	8.25 26.29	5.45 38.49				

El perfil de este Distrito en la página 15

**Dirección Superior "AL NORTE"**

**INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE CULIACAN**

f) 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.

g) Trenes saliendo de Mazatlán, que tengan que encontrar o librar a 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.

**4.—EN LA "Y" DE EMPALME DISTRITO CULIACAN** hay instaladas casetas con teléfono selectivo, en los siguientes lugares:

- a) En el extremo Norte de la pierna norte, para comunicarse con la Oficina de Despachadores en Mazatlán.
- b) En el extremo Sur de la pierna sur, para comunicarse con la Oficina de Despachadores en Guadalajara.
- c) En el punto de unión de las dos piernas, para comunicarse con la Oficina de Despachadores en Mazatlán o con la Oficina de Despachadores en Guadalajara, según sea necesario, operando un switch instalado para ello.

**5.—LAS MAQUINAS** de los trenes de pasajeros en ambas direcciones, se proveerán a toda su capacidad de aceite Diesel en Culiacán; para el efecto, hay instaladas tomas de aceite diesel junto a la vía principal, en el extremo Norte y Sur del andén de la Estación.

Continúa en la página 11

**DISTRITO DE MAZATLAN**

Número de la Estación	Distancia de Nogales	Distancia de Mazatlán	RUMBO AL SUR				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	ESTACIONES	
			SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE	Por ciento				Pasajeros
			54	84	2					
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros					
Sale Diariamente	Sale Lunés y Jueves	Sale Diariamente	H. M.	H. M.	H. M.					
M-2	1176.9	0.0	H. M. 23.10	H. M. 6.10 x 1	H. M. 17.35			OT-R MAZATLAN DS.M2		
1176	1175.3	1.6	.....	.....	.....	0.5	4	1.6 EMP. DIST. CULIACAN		
1177	1177.0	3.3	23.25	6.25	b 17.45	0.5	2	1.7 MOSA		
1196	1195.6	21.9	0.02	7.10	p 18.04 x 85	0.4	14	18.6 PRESIDIO PR		
1211	1210.1	36.4	0.30	7.40	b 18.19 x 53	0.5	11	14.5 LABRADOS		
1225	1224.2	50.5	0.50	8.00	b 18.33	0.5	11	14.1 MATADERO		
1239	1238.6	64.9	1.22	8.50	p 18.51	0.5	12	14.4 ROSARIO RX		
1249	1249.0	75.3	1.42	9.08	b 19.02	0.5	8	10.4 ASTENGO		
1261	1260.9	87.2	2.05	9.50	p 19.15	0.5	9	11.9 ESCUINAPA CU		
1281	1280.6	106.9	2.35	10.25	b 19.34	0.5	14	19.7 GACHO		
1295	1294.6	120.9	3.00	11.05	b 19.48	0.5	11	14.0 PALMAR PM		
1307	1306.7	133.0	3.33 x 1	11.30	b 20.00	0.5	9	12.1 COPALES		
1314	1314.0	140.3	3.48	11.45	b 20.08	0.5	6	7.3 CONCHA		
1325	1324.4	150.7	4.03	12.25	p 20.22	0.5	8	10.4 ACAPONETA PN		
1329	1329.0	155.3	.....	.....	b 20.27	0.5	4	4.6 RESBALON		
1342	1341.3	167.6	4.33	12.58	b 20.39	0.5	9	12.3 MOTAJE		
1355	1354.4	180.7	5.00	13.26	b 20.51	0.5	10	13.1 BONITA		
1373	1372.2	198.5	5.30	14.10 x 53 14.15	p 21.10	0.5	13	17.8 MORADA MX		
1392	1391.9	218.2	6.10	15.15	p 21.33	0.5	14	19.7 RUIZ RU		
1408	1407.3	233.6	6.40	15.47	p 21.49	0.5	11	15.4 YAGO YO		
1413	1412.1	238.4	6.49	16.00	b 21.55	0.5	5	4.8 NANCHI NC		
1427	1426.1	252.4	7.14	16.25	b 22.10	0.5	13	14.0 PANI		
1438	1437.8	264.1	7.56	17.05	p 22.30	0.5	13	11.7 ROSETA RA		
1445	1444.1	270.4	8.14 x 85	17.23	b 22.43	2.4	9	6.3 CORTE		
1455	1454.4	280.7	8.44	17.53	p 23.05	2.4	14	10.3 MANGO G		
1468	1468.0	294.3	9.24	18.35	b 23.33	2.4	18	15.6 AGUIRRE AG		
1470	1469.1	295.4	.....	.....	.....	2.4	2	1.1 PUGA		
1478	1477.7	304.0	10.00 x 53	19.05	b 23.57 x 1	2.4	12	8.6 MORA		
1482	1481.1	307.4	.....	.....	.....	1.5	3	3.4 ESCOBAR		
1491	1490.7	317.0	10.25 H. M.	19.35 H. M.	0.20 H. M.	0.0	8	9.6 TEPIC FA		
			Llega Diariamente	Llega Lunés y Jueves	Llega Diariamente			(317.0 Kms.)		
			54	84	2			<b>HORARIO No. 3</b>		
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros					
			11.15 28.18	13.25 23.63	6.45 46.96			Tiempo en el Distrito Promedio en KPH		

Dirección Superior "AL NORTE"

(Las Instrucciones Especiales de este Distrito en la página 11)

**DISTRITO DE MAZATLAN**

HORARIO No. 3 VIGENTE OCTUBRE 8 DE 1957		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL NORTE			Distancia de Tepic	Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.7 Mts.		Agua Boletines Combustible Ganado Mesa Gira- toria Reloj Regla- mentario Teléfono "Y"		
			Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE		Kilóme- tros	Laderos		Otras	
				1	85						53
ESTACIONES		Mixtos y Carga	Por ciento	Llega Diariamente	Llega Miércoles y Sábado	Llega Diariamente					
OT-R	<b>MAZATLAN</b> DS-MZ			H. M. <b>6.10x 84</b>	H. M. 19.10	H. M. 19.45	317.0		ABCK		
	1.6 EMP. DIST. CULIACAN	4	0.4	6.00	18.55	19.30	315.4	Patio	TY		
	1.7 MOSA	2	0.4	b 5.51	18.40	19.15	313.7	53-52	GT		
OT	18.6 PRESIDIO PR	17	0.5	p 5.34	<b>18.04 x 2</b>	18.45	295.1	60-33	.....		
	14.5 LABRADOS	14	0.5	b 5.18	17.08	<b>18.19 x 2</b>	280.6	60	T		
	14.1 MATADERO	13	0.5	b 5.03	16.43	17.38	266.5	60	T		
OT	14.4 ROSARIO RX	15	0.5	p 4.48	16.20	17.18	252.1	74-97	G		
	10.4 ASTENGO	10	0.5	b 4.33	15.41	17.03	241.7	74	T		
OT	11.9 ESCUINAPA CU	11	0.5	p 4.21	15.20	16.45	229.8	74-25	G		
	19.7 GACHO	18	0.5	b 4.01	14.35	16.15	210.1	74	T		
OT	14.0 PALMAR PM	13	0.5	b 3.47	14.05	15.55	196.1	46	.....		
	12.1 COPALES	12	0.5	b <b>3.33 x 54</b>	13.35	15.42	184.0	76	T		
	7.5 CONCHA	7	0.5	b 3.25	13.20	15.33	176.7	74	T		
OT	10.4 ACAPONETA PN	10	0.5	p 3.14	13.00	15.20	166.3	76-88	G		
	4.6 RESBALON	5	0.5	b 3.05	.....	.....	161.7	No hay	.....		
	12.3 MOTAJE	12	0.5	b 2.53	12.05	14.59	149.4	58	T		
	13.1 BONITA	12	0.5	b 2.41	11.40	<b>14.44</b>	136.3	58	GT		
OT	17.8 MORADA MX	17	0.5	p 2.24	11.05	<b>14.10x 84</b>	118.5	60	.....		
OT	19.7 RUIZ RU	18	0.5	p 2.05	10.30	13.30	98.8	74 Patio	G		
OT	15.4 YAGO YO	15	0.5	p 1.46	9.40	12.50	83.4	62	.....		
OT	4.8 NANCHI NC	6	0.5	b 1.39	9.25	12.40	78.6	62-28	G		
	14.0 PANI	17	0.5	b 1.23	9.00	12.20	64.6	62	T		
OT-R	11.7 ROSETA RA	15	0.5	p 1.05	8.40	12.00	52.9	57 Patio	M		
	6.3 CORTE	11	0.0	b 0.50	<b>8.14x 54</b>	11.33	46.6	60	T		
OT	10.3 MANGO G	18	0.0	p 0.34	7.47	11.11	36.3	60	.....		
OT	13.6 AGUIRRE AG	23	0.0	b 0.11	7.05	10.34	22.7	31	.....		
	1.1 PUGA	2	0.0	.....	.....	.....	21.6	66 CS	.....		
	8.6 MORA	15	0.0	b <b>23.57 x 2</b>	6.33	<b>10.00x 54</b>	13.0	60	T		
	3.4 ESCOBAR	4	0.0	.....	.....	.....	9.6	8 CS	.....		
OT-R	9.6 <b>TEPIC</b> FA	9	0.5	23.35 H. M.	6.10 H. M.	9.40 H. M.	0.0	75 Patio	ABCGKY		
(317.0 Kms.) <b>HORARIO No. 3</b>				Sale Diariamente	Sale Miércoles y Sábado	Sale Diariamente					
				<b>1</b>	<b>85</b>	<b>53</b>					
				Pasajeros	Carga Local	Carga Directo					
Tiempo en el Distrito Promedio en KPH				6.35 48.15	13.00 24.31	10.05 31.44					

El perfil de este Distrito en la página 16

Dirección Superior "AL NORTE"

(Las Instrucciones Especiales de este Distrito en la página 11)

**DISTRITO DE TEPIC**

Número de la Estación	RUMBO AL SUR						Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	HORARIO No. 3 VIGENTE OCTUBRE 8 DE 1957				
	Distancia de Nogales	Distancia de Tepic	SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE	Pasajeros			Por ciento	Pasajeros	ESTACIONES		
			54	88	2						OT-R		FA
	Kilómetros	Kilómetros	Carga Directo	Carga Local	Sale Diariamente	Sale Lunes y Jueves			Sale Diariamente	H. M.			
1491	1490.7	0.0	H. M. 12.25	H. M. 6.50	H. M. 0.40								
1501	1500.3	9.6	12.43	<b>7.21</b> x <sup>53</sup>	b 0.50	0.8	7						
1507	1506.3	15.6	12.52	7.33	b 0.57	0.4	5						
1524	1524.0	33.3	13.15	8.15	p 1.20	1.0	18	OT	17.7	COMPOSTELA	CA		
1534	1533.4	42.7	13.30	8.35	b 1.31	1.0	9		9.4	BORBOLLON			
1547	1546.9	56.2	<b>14.05</b> x <sup>87</sup>	9.05	b 1.53	1.0	14		13.5	CERRO PELON			
1550	1550.0	59.3	.....	.....	b 1.58	0.0	4		5.1	TEQUILITA			
1560	1559.3	68.6	14.22	9.30	b 2.08	0.0	9	OT	9.5	CONDE	RN		
1574	1573.2	82.5	14.45	10.00	p 2.26	1.0	15	OT	13.9	TETITLAN	YD		
1584	1583.2	92.5	15.10	10.28	b 2.46	1.5	11		10.0	MARQUESADO			
1596	1595.5	104.8	15.45	11.07	p 3.10	1.5	14	OT	12.3	AHUACATLAN	AU		
1607	1606.3	115.6	16.01	11.30	p 3.24	0.9	9	OT	10.8	IXTLAN	X		
1619	1618.5	127.8	16.30	12.05	b 3.50	1.5	11		12.2	GRACIA			
1629	1628.2	137.5	16.58	12.40	p <b>4.11</b> x <sup>53</sup>	1.5	13	OT-R	9.7	BARRANCAS	BR		
1646	1645.5	154.8	17.40	13.22	b 4.41	1.25	23		17.3	AGUA FRIA			
1658	1657.5	166.8	18.05	13.52	b 5.00	1.0	16	OT	12.0	LA QUEMADA	WD		
1667	1666.3	175.6	18.17	14.13	b 5.10	0.1	8	OT	8.8	MAGDALENA	MA		
1679	1678.6	187.9	<b>19.09</b> x <sup>1</sup>	14.40	b 5.25	1.25	12		12.3	CUERVO			
1693	1692.9	202.2	19.29	15.05	p 5.42	0.0	15	OT	14.5	TEQUILA	Q		
1706	1705.4	214.7	19.54	15.33	b 5.56	1.0	12	OT	12.5	AMATITAN	AN		
1721	1720.1	229.4	20.29	16.08	b 6.20	1.25	15		14.7	ARENAL			
1727	1726.7	236.0	.....	.....	.....	1.5	6		6.6	"Y" EMP. ORENDAIN			
1729	1728.3	237.6	20.55 H. M.	16.35 H. M.	6.35 H. M.	1.5	2	OT-R	1.6	EMP. ORENDAIN	RY		
			Llega Diariamente	Llega Lunes y Jueves	Llega Diariamente								
			<b>54</b>	<b>88</b>	<b>2</b>								
			Carga Directo	Carga Local	Pasajeros								
			8.30 27.95	9.45 24.37	5.55 40.16								

Dirección Superior "AL NORTE"

**INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE TEPIC**

**1.—VELOCIDAD MAXIMA:**

- a) Trenes de Pasajeros: 85 Kmts. por hora.
- b) Trenes Mixtos y de Carga: 65 Kmts. por hora.

**2.—TRAMOS DE VIA,** en los que la velocidad de los trenes está restringida por señales fijas tipo ovalado:

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

Del Km.	Al Km.	Velocidad K. P. H.	Longitud del tramo restringido Kmts. Mts.
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	1674.000	65-55	16.600
1674.000	1695.800	55-45	21.800
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	1728.300	45-35	1.700

*(Continúa al frente)*

**DISTRITO DE TEPIC**

HORARIO No. 3 VIGENTE OCTUBRE 8 DE 1957		RUMBO AL NORTE					Distancia de Guadalajara	Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Boletines Combustible Ganado Mesa Giratoria Reloj Reglamentario Teléfono "Y"	
		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE			Kilómetros	Lados		Otras
				1	53	87					
				Pasajeros	Carga Directo	Carga Local					
ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Llega Diariamente	Llega Diariamente	Llega Miércoles y Sábado						
OT-R	<b>TEPIC</b>	FA				273.9		75 - Patio	ABCGKY		
	9.6 PANTANAL		9	0.9	b 23.08	7.21 x 88	15.38	264.3	54	T	
	6.0 COSTILLA		6	0.0	b 23.02	7.13	15.30	258.3	60-14CN	T	
OT	17.7 COMPOSTELA	CA	21	1.0	p 22.41	6.48	14.55	240.6	60 - 25	G	
	9.4 BORBOLLON		10	1.0	b 22.28	6.35	14.25	231.2	60	T	
	13.5 CERRO PELON		18	0.9	b 22.12	6.16	14.05 x 54	217.7	60	T	
	5.1 TEQUILITA		4	1.0	b 22.06	.....	.....	214.6	No hay	.....	
OT	9.3 CONDE	RN	11	1.0	b 21.56	5.52	13.35	205.3	60	.....	
OT	13.9 TETITLAN	YD	17	1.0	p 21.35	5.25	13.00	191.4	76 - 35	G Y	
	10.0 MARQUESADO		13	0.2	b 21.21	5.11	12.40	181.4	60	T	
OT	12.5 AHUACATLAN	AU	17	0.2	p 21.06	4.53	12.20	169.1	60 - 22	.....	
OT	10.8 IXTLAN	X	10	0.2	p 20.55	4.41	12.00	158.3	60 - 25	.....	
	12.2 GRACIA		13	0.0	b 20.43	4.27	11.38	146.1	60	T	
OT-R	9.7 BARRANCAS	BR	15	0.2	p 20.29	4.11 x 2	11.20	136.4	60- <sup>Patio</sup> 16	M	
	17.3 AGUA FRIA		30	0.1	b 20.03	3.05	10.45	119.1	33	T	
OT	12.0 LA QUEMADA	WD	21	1.0	p 19.44	2.40	10.20	107.1	60 - 18	.....	
OT	8.8 MAGDALENA	MA	10	1.0	p 19.29	2.23	9.58	98.3	60 - 10	.....	
	12.3 CUERVO		15	1.0	b 19.09 x 54	2.00	9.28	86.0	60	T	
OT	14.3 TEQUILA	Q	19	1.0	p 18.46	1.30	8.52	71.7	60 - 15	.....	
OT	12.5 AMATITAN	AN	13	0.85	b 18.28	1.10	8.28	59.2	59	.....	
	14.7 ARENAL		19	1.0	b 18.11	0.45	8.05	44.5	60 - 6 CS	T	
	6.6 "Y" EMP. ORENDAIN		7	0.0	.....	.....	.....	37.9	.....	Y	
OT-R	1.6 EMP. ORENDAIN	RY	2	0.0	18.00 H. M.	0.30 H. M.	7.45 H. M.	36.3	26 - Patio	K	
(237.6 Kms.)					Sale Diariamente	Sale Diariamente	Sale Miércoles y Sábado				
<b>HORARIO No. 3</b>					<b>1</b>	<b>53</b>	<b>87</b>				
					Pasajeros	Carga Directo	Carga Local				
Tiempo en el Distrito Promedio en KPH					5.20 44.53	7.10 33.14	8.20 28.50				

**Dirección Superior "AL NORTE"**

**INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE TEPIC**

- 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).
- 4.—LOS EMPLEADOS DE TRENES Y MAQUINAS** deben obtener y observar la hora reglamentaria correspondiente a la del Ferrocarril cuyas vías estén usando.
- 5.—ANTES DE OCUPAR CUALQUIER VIA** de los Ferrocarriles Nacionales de México, los empleados de trenes y máquinas del Ferrocarril del Pacífico, obtendrán la hora reglamentaria que rige en los Ferrocarriles Nacionales de México, gobernándose por dicha hora. Para el efecto, los empleados de trenes y

- máquinas que lleguen a Empalme Orendáin procedentes del Ferrocarril del Pacífico, obtendrán del reloj reglamentario de los Ferrocarriles Nacionales de México, instalado en la citada estación, la hora respectiva, anotando los Conductores y Maquinistas, la hora de comparación en el libro de Registro de Trenes, que será aquella hora en que hayan llevado a efecto el cambio en sus relojes. Se registrarán también por el Reglamento de Transportes, el Horario y Suplementos al propio Horario que estén en vigor en la División de Guadalajara de los Ferrocarriles Nacionales de México.
  - 6.—LOS EMPLEADOS DE TRENES Y MAQUINAS** que lleguen a Empalme Orendáin procedentes del Distrito de Ameca, obtendrán del reloj reglamentario del Ferrocarril del Pacífico, instalado
- (Continuación en la página 13)*

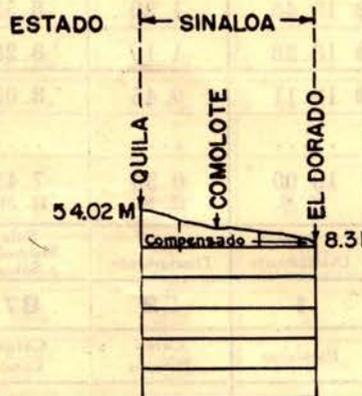
**DISTRITO DE ELDORADO**

RUMBO AL SUR				HORARIO No. 3 VIGENTE OCTUBRE 8 DE 1957				RUMBO AL NORTE				
Número de la Estación	Distancia de Quilá Kilómetros	Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	ESTACIONES		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	Distancia de Eldorado	Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Boletines Combustible Ganado Mesa Giratoria Reloj Reglamentario Teléfono "Y"	
				Por ciento	Pasajeros				Laderos	Otras		
1008	0.0	NO HAY SERVICIO REGULAR		OT-R	<b>QUILA</b>	QA		22.1	PATIO 85 - 42	G K Y		
E-10	9.9			0.3	17	9.9		COMOLOTE	17		1.0	22
E-23	22.1			0.5	21	12.2		<b>ELDORADO</b>	ED		21	0.5
				(22.1 Kms.) <b>HORARIO No. 3</b>								

Dirección Superior "AL NORTE"

**INSTRUCCIONES ESPECIALES. - DISTRITO DE ELDORADO**

- |   |  |
|---|--|
| 1.— <b>VELOCIDAD MAXIMA:</b> 35 Kmts. por hora para todos los trenes. | 4.— <b>VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES.</b> |
| 2.— <b>VIAS DEL PUBLICO.</b>  |  |
| a) Quilá, la vía de la casa.  | Lugar  |
| b) Eldorado, la vía de la casa.                                       | Km. E-12.70                                  |
| 3.— <b>LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE "LIMITES DE PATIO".</b>   | Capacidad en Unidades de 13.7 mts.           |
| Quilá: Al Sur, en Km. 1.476.  | Km. E-14.09                                  |
| Eldorado: En Km. 18.356.  | Km. E-15.31                                  |
|   | Km. E-16.65                                  |
|   | Km. E-18.69                                  |
|   | Conexión                                     |
|   | 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 CULIACAN**

(Continuación)

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

7.—**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 13.7 Mts.
1	Km. 1.553	12
2	Km. 5.190	8
3	Km. 6.486	14
4	Km. 7.806	14
5	Km. 8.921	14
"Y" griega	Km. 9.801	4 en Cola "Y"
6	Km. 10.165	14
7	Km. 11.925	14
Espuela 8	Km. 13.000	17 Conexión Norte

8.—**TRENES DE PASAJEROS** efectuarán parada "b" en El Norote, Km. 1063, para levantar o dejar pasaje.

9.—**VIAS DEL PUBLICO:**

- a) Culiacán, las vías de la casa, el Team, la No. 2, el Fango, el Muerto, la Tomatera y la Pera.

- b) Quilá, la vía de la casa.
- c) La Cruz, la vía de la casa.
- d) Dimas, la vía de la casa.
- e) Mármol, la vía de la casa.
- f) Mazatlán, las espuelas 1 y 2 y la vía de la Marina.

10.—**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) Quilá, la vía auxiliar No. 1.
- c) La Cruz, la vía auxiliar No. 1.
- d) Dimas, la vía auxiliar lado mar.
- e) Mármol, la vía auxiliar No. 1.

11.—**HAY BASCULA DE VIA** en Mazatlán.

12.—**LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE "LIMITES DE PATIO":**

- Culiacán: Al Sur, en Km. 961.804.
- Mazatlán: Al Norte, en Km. 1171.000. Al Sur en Km. 1179.514.

13.—**VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES:**

Lugar	Capacidad en Unidades de 13.7 mts.	Conexión
Km. 1076.8	2	Sur

14.—**HAY GRUA Y CARRO DE AUXILIO** en Mazatlán.

**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: 65 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 tipo ovalado.

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	75-65	7.000
1277.900	1283.100	75-65	5.200
1325.300	1326.400	65-55	1.100
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 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 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 y efectuar 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, Mango 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 y de carga, la máquina ayudadora se colocará inmediatamente adelante del cabús.
- c) Los trenes mixtos y de carga rumbo al Sur deben parar en Tepic de manera que la máquina ayudadora pueda entrar de frente a la vía No. 1.

12.—**TRENES REMOLCADOS CON MAQUINAS EN MULTIPLE.**

- I.—El acoplamiento de las máquinas Diesel en múltiple debe efectuarse de la siguiente manera:
  - a) Máquinas serie 900, entre sí, únicamente.
  - b) Máquinas serie 800, entre sí, o acoplándose con otra máquina tipo 700. La máquina serie 800 debe colocarse siempre a la cabeza.
  - c) Máquinas serie 700, entre sí.
- II.—De Tepic a Roseta, deben moverse retrocediendo las máquinas que tengan que regresar de Roseta al Sur. De esta manera no habrá necesidad de virarse en Roseta.
- III.—Queda terminantemente prohibido al personal en general viajar en las máquinas en múltiple que no lleven empleados locomotoristas en servicio.

13.—**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 descarrilador 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 descarrilador, apretando fuertemente los frenos de mano pero antes deberán tirar el aire en emergencia de la línea del tren para aprovechar el máximo de eficiencia al apretar los frenos de mano. 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 fuere necesario.

**15.—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.

**16.—ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:**  
Roseta.

**17.—LAS TRIPULACIONES DE TRENES LOCALES** colocarán los furgones vacíos para maíz en Nanchi y Acaponeta frente a la bodega aun cuando no le sean presentadas las Boletas de Arrastre forma S-2623.

**18.—HAY EMBARCADERO PARA GANADO** en Km. 1382.1.

**19.—TRENES DE PASAJEROS** efectuarán parada (b) en Resbalón, Km. 1329, para levantar y dejar pasaje.

**20.—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

**21.—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 Mazatlán, al invadir la vía principal del Distrito de Culiacán, 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 Culiacán, al virarse en la "Y" de Empalme Distrito 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) 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.

g) 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.

**22.—EN LA "Y" DE EMPALME DISTRITO CULIACAN** hay instaladas casetas con teléfono selectivo, en los siguientes lugares:

- a) En el extremo Norte de la pierna norte, para comunicarse con la Oficina de Despachadores en Mazatlán.
- b) En el extremo Sur de la pierna sur, para comunicarse con la Oficina de Despachadores en Guadalajara.
- c) En el punto de unión de las dos piernas, para comunicarse con la Oficina de Despachadores en Mazatlán o con la Oficina de Despachadores de Guadalajara, según sea necesario, operando un switch instalado para ello.

**23.—VIAS DEL PUBLICO:**

- a) Mazatlán, las espuelas 1 y 2 y la vía de la Marina.
- b) Presidio, la vía denominada del público.
- c) Rosario, la vía de la casa.
- d) Escuinapa, la vía comercial.
- e) Acaponeta, la vía de la casa.
- f) Ruiz, la vía denominada la Tomatera.
- g) Tepic, el extremo Sur de la vía de la casa y del Team.

**24.—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.
- c) Rosario, la vía auxiliar lado mar.
- d) Escuinapa, la vía auxiliar No. 1 lado mar.
- e) Acaponeta, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- f) Ruiz, la vía auxiliar No. 1.
- g) Nanchi, la vía auxiliar No. 1 lado sierra.
- h) Roseta, el extremo sur de la vía auxiliar, comprendido entre el cortavía y el cambio sur.
- i) Aguirre, el extremo norte de la vía auxiliar comprendido entre el cortavía y el cambio norte.
- j) Tepic, la vía auxiliar No. 1.

**25.—HAY BASCULA DE VIA** en Mazatlán y Tepic.

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

**27.—LUGARES DONDE SE HAN INSTALADO LUBRICADORES** de riel:

Localización	Tipo	Número del Aparato
Km. 1234.230	Doble	12987
Km. 1413.946	Doble-Especial	12993
Km. 1432.186	Doble-Especial	12998

**28.—LOCALIZACION DE SEÑALES FIJAS DE "LIMITES 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.  
Tepic: Al Norte, en Km. 1486.000.

**29.—VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES:**

Lugar	Capacidad en Unidades de 13.7 mts.	Conexión
Km. 1382.1 (Chilapa)	11	Sur

**INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE TEPIC**

(Continuación)

en Empalme Orendáin, la hora reglamentaria del Ferrocarril del Pacífico, anotando los Conductores y Maquinistas la hora de comparación que será aquélla en que hayan llevado a efecto el cambio de la hora en sus relojes.

**7.—EL TELEGRAFISTA TRANSMITIRA** inmediatamente al Despachador respectivo, el tren, nombre del Conductor, nombre del Maquinista y la hora de comparación que hayan anotado en el Registro de Trenes, cada uno de ellos.

**8.—EL DESPACHADOR RESPECTIVO** anotará en la hoja de trenes: Los nombres del Conductor y del Maquinista y la hora de comparación de cada uno de ellos, procediéndose después al despacho del tren de que se trate.

**9.—EN EMPALME ORENDAIN**, los trenes rumbo al Sur del Ferrocarril del Pacífico ocuparán la vía principal de los Ferrocarriles Nacionales de México, 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 al Regla 99.

**10.—LA VIA PRINCIPAL DEL FERROCARRIL DEL PACIFICO** entronca con la vía principal de los Ferrocarriles Nacionales de México, en el Km. ID-37.950, sobre el Distrito de Ameca (150 metros al Norte del edificio de la estación de Empalme Orendáin).

**11.—TRENES DOBLES:**

- a) 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) En el Distrito de Ameca, de los Ferrocarriles Nacionales de México, las máquinas ayudadoras en trenes de pasajeros, mixtos y de carga, se acoplarán adelante de la máquina o máquinas que remolquen el tren, excepto de Guadalajara a Pueblitos, rumbo al Norte, en trenes mixtos y de carga, en cuyo tramo se colocará la ayudadora en la parte posterior del tren (coche o cabús); pero cuando la máquina ayudadora tenga que llevarse hasta Empalme Orendáin, se acoplará en la parte delantera del tren que ayude.
- c) Salvo orden en contrario, las máquinas que ayuden a trenes rumbo al Norte, en el Distrito de Ameca, de los Ferrocarriles Nacionales de México, se cortarán en Pueblitos.
- d) Las máquinas que ayuden a los trenes de pasajeros, mixtos y de carga rumbo al Sur en el Distrito de Ameca, de los Ferrocarriles Nacionales de México, se cortarán en Jocotán.

**12.—TRENES REMOLCADOS CON MAQUINAS EN MULTIPLE.**

- I.—El acoplamiento de las máquinas Diesel en múltiple debe efectuarse de la siguiente manera:
  - a) Máquinas serie 900, entre sí, únicamente.
  - b) Máquinas serie 800, entre sí, o acoplándose con otra máquina tipo 700. La máquina serie 800 debe colocarse siempre a la cabeza.
  - c) Máquinas serie 700, entre sí.
- II.—Entre Tepic y Guadalajara, las máquinas Diesel, en trenes en múltiple, se acoplarán en forma normal; es decir, de manera que ambas corran de frente.
- III.—Queda terminantemente prohibido al personal en general viajar en las máquinas en múltiple que no llevan empleados locomotoristas en servicio.

**13.—ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:**

Empalme Orendáin y Barrancas.

**14.—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

Núm.	Ubicación	Entre	Long.	Ancho	Altura
21	Km. 1641-99	Barrancas y Agua Fria	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	5.68
30	Km. 1650-05	" " "	164.61	4.674	6.58
31	Km. 1650-41	" " "	140.00	4.674	6.58
32	Km. 1650-97	" " "	112.95	4.674	6.58
33	Km. 1690-66	Cuervo y Tequila	81.27	7.214	6.58
34	Km. 1690-93	" " "	60.53	5.182	6.58
35	Km. 1691-11	" " "	109.38	7.214	6.58

**15.—MOVIMIENTOS Y ABANDERAMIENTOS** en la región de los túneles ubicados 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 Norte del túnel No. 7, Km. 1626.82, arrojarán una luz de Bengala encendida.

**16.—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).

**17.—EN EL REGISTRO DE TRENES DE BARRANCAS** no se registrarán los trenes regulares, a menos que reciban orden de tren para registrarse. (Excepción a la Regla 83-C, segundo párrafo).

**18.—EN EL REGISTRO DE TRENES DE BARRANCAS** se registrarán los trenes Extras que tengan superioridad sobre otros trenes. (Excepción a la Regla 83-C), anotando en la columna de señales la fecha y el número de la orden que confiere el derecho, de igual manera como si hubiesen recibido órdenes de tren bajo el ejemplo 3 de la Forma S. Los trenes restringidos confrontarán en dicho registro al tren o trenes que los afecte.

**19.—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.

**20.—LUGARES DONDE SE HAN INSTALADO LUBRICADORES** de riel:

Localización	Tipo	Número del aparato	
Km. 1507.851	Doble-Especial	13004	
Km. 1515.797	Doble-Especial	12995	
Km. 1527.168	Doble-Especial	13002	
Km. 1542.279	Doble-Especial	13008	
Km. 1548.020	Doble-Especial	13003	
Km. 1558.394	Doble-Especial	12992	
Km. 1567.270	Derecho	Sencillo	12977
Km. 1569.991	Izquierdo	Sencillo	12976
Km. 1580.377	Izquierdo	Sencillo	12968
Km. 1583.852	Derecho	Sencillo	12973
Km. 1585.269	Izquierdo	Sencillo	12975
Km. 1587.638	Derecho	Sencillo	12979
Km. 1611.056	Izquierdo	Sencillo	12970
Km. 1612.199	Derecho	Sencillo	12969
Km. 1622.273	Doble-Especial	12990	

## INSTRUCCIONES ESPECIALES - DISTRITO DE TEPIC

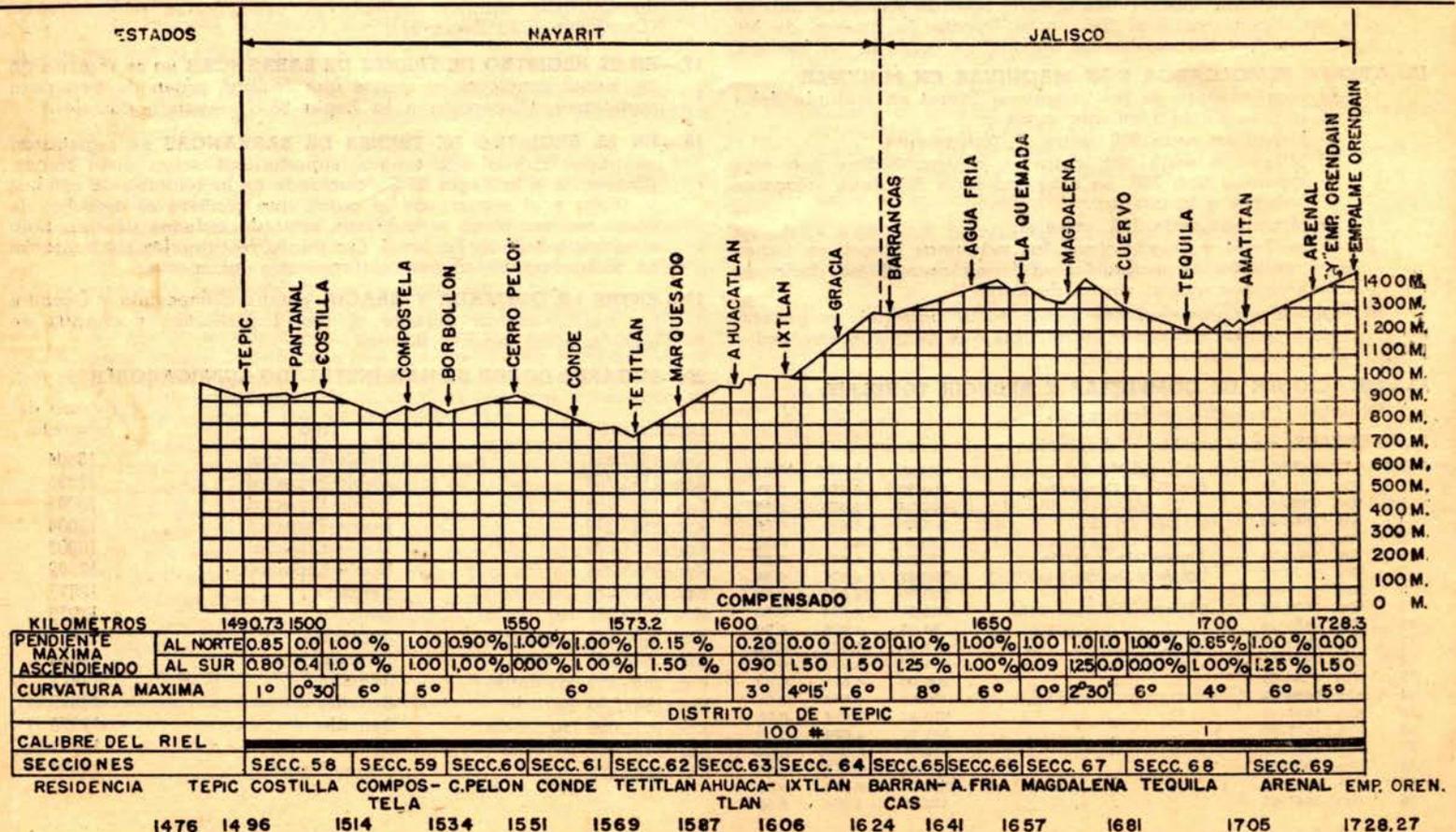
(Continuación)

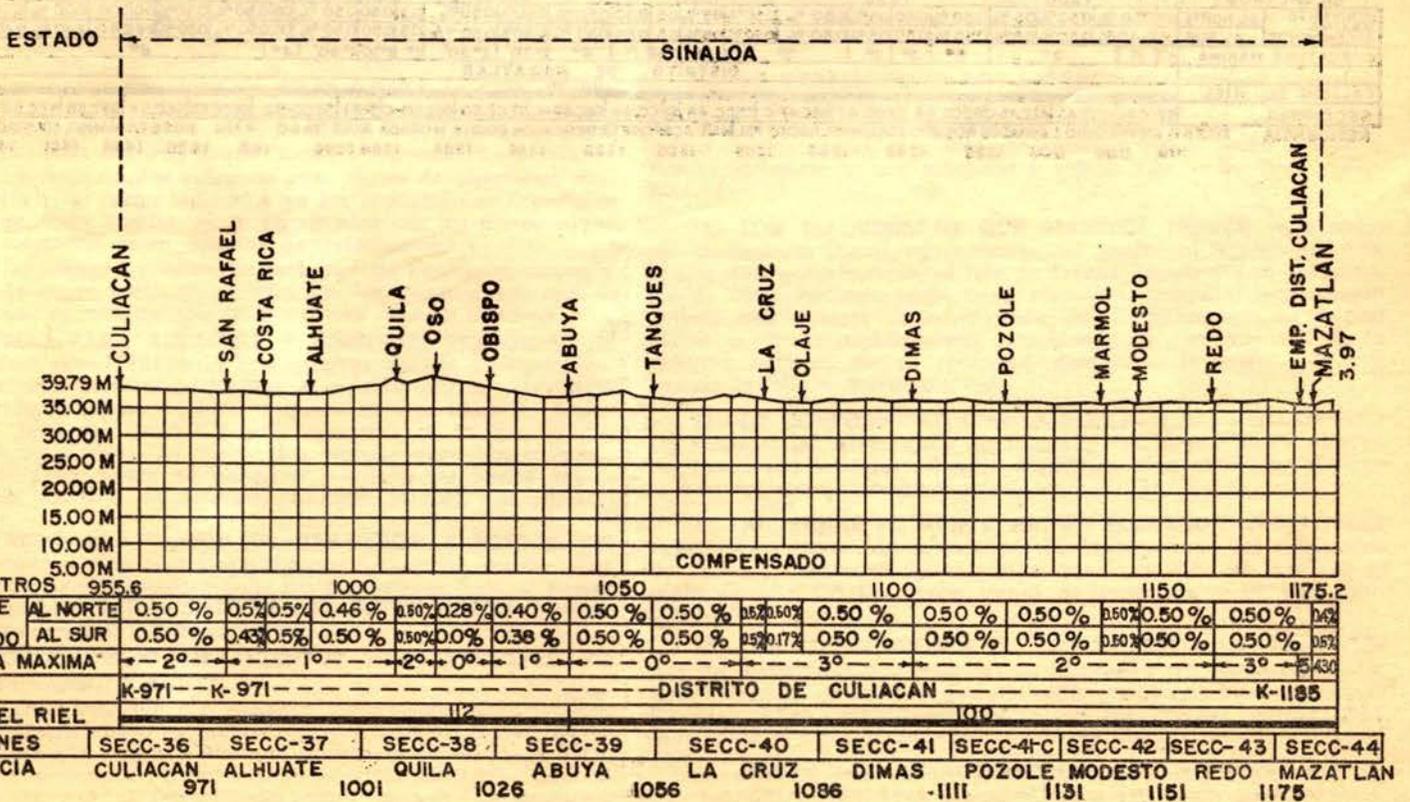
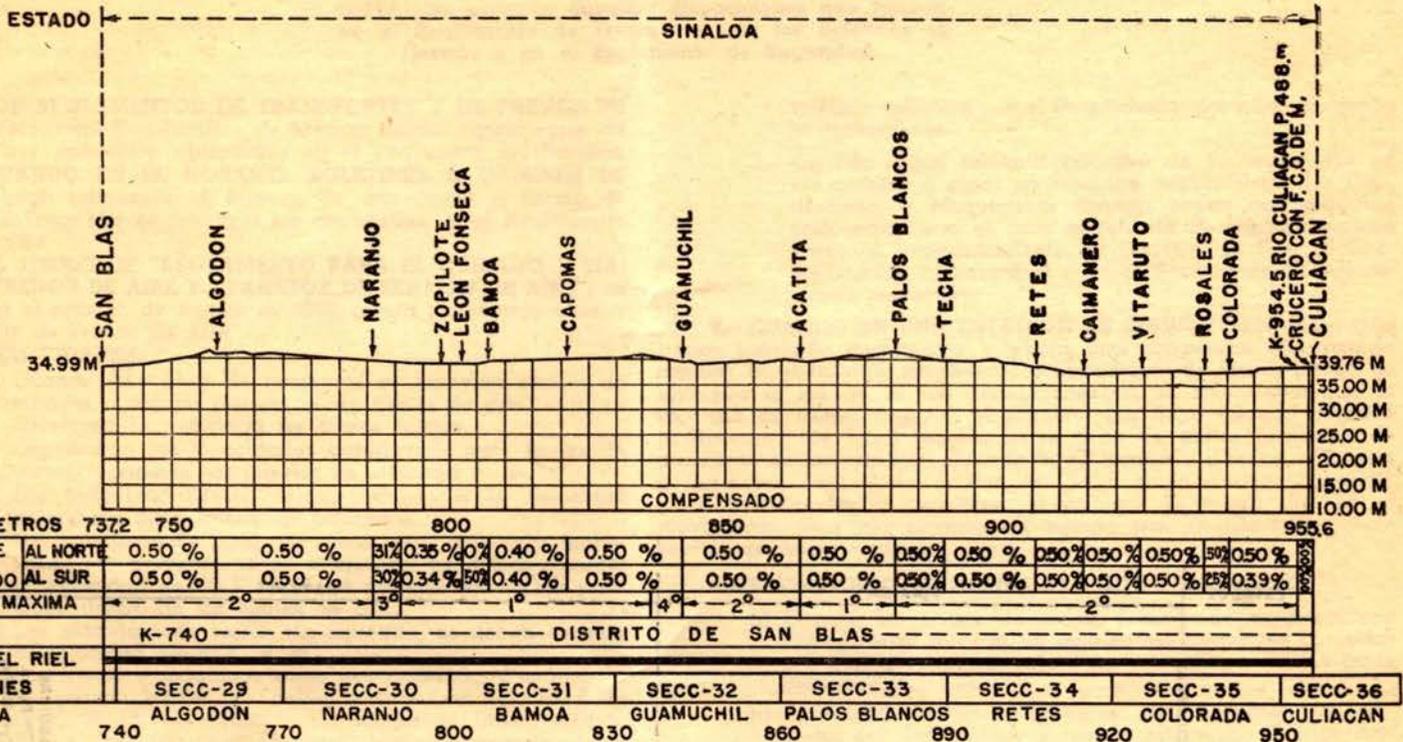
Localización	Tipo	Número del aparato
Km. 1628.978	Doble-Especial	12999
Km. 1635.000	Doble-Especial	12996
Km. 1641.346	Doble-Especial	13006
Km. 1648.310	Doble-Especial	13005
Km. 1652.985	Doble	12986
Km. 1676.524	Doble-Especial	13007
Km. 1683.874	Doble-Especial	12991
Km. 1689.941	Doble-Especial	13000
Km. 1708.308	Doble	12984
Km. 1715.880	Doble-Especial	12997

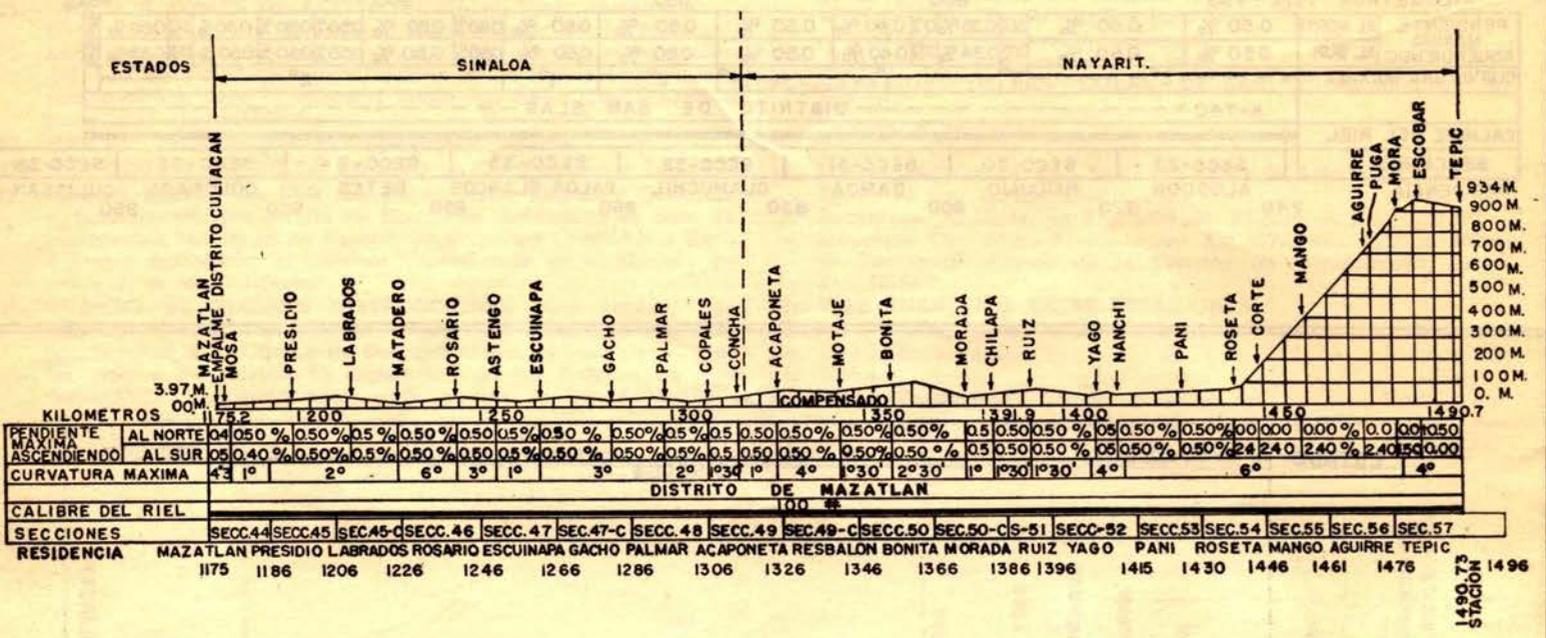
- 21.—**TRENES DE PASAJEROS** efectuarán parada "b" en Tequilita, Km. 1550, para levantar o dejar pasaje.
- 22.—**TRENES DE PASAJEROS** efectuarán parada en Las Trancas, Km. 1652 y en Ojo de Agua, Km. 1633, los Domingos, Martes y Viernes para levantar o dejar pasaje.
- 23.—**TRENES LOCALES** efectuarán parada por bandera en el Km. 1633 para levantar o dejar flete.
- 24.—**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.
- 25.—**POR NINGUNA CIRCUNSTANCIA** se empujarán carros rumbo al Norte, del portal Norte del túnel No. 7, Km. 1626, a Ixtlán; y del Km. 1591 a Tetitlán.
- 26.—**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.
- 27.—**HAY BASCULA DE VIA** en Guadalajara y Tepic.
- 28.—**HAY GRUA Y CARRO DE AUXILIO** en Guadalajara y Tepic.
- 29.—**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 manejarán el tonelaje especificado en el Horario vigente o en los Boletines.
- 30.—**CUANDO SE RECIBAN INSTRUCCIONES** para "doblar" de Empalme Orendáin al Sur, los Conductores solicitarán con toda oportunidad, a la Oficina de Despachadores de los Ferrocarriles Nacionales de México, la expedición de las órdenes de tren respectivas, indicando entre qué lugares se va a "doblar".

- Solamente en casos de emergencia se efectuarán "dobletes" por medio de abanderamientos. (Regla 99).
- 31.—**CUANDO NO ESTE EN SERVICIO** el guarda-cruceiro de la primera calle al Norte de la Oficina de Ordenes de Tren del Ferrocarril del Pacífico, en Guadalajara, no deberán hacerse movimientos sobre este cruceiro sino hasta que un Trenista se haga cargo de la protección del mismo para evitar accidentes.
  - 32.—**VIAS DEL PUBLICO:**
    - a) Tepic, el extremo Sur de la vía de la casa y del Team.
    - b) Compostela, la vía de la casa.
    - c) Tetitlán, la vía de la casa.
    - d) Ahuacatlán, la vía de la casa.
    - e) Ixtlán, la vía de la casa.
    - f) La Quemada, la vía de la bodega.
    - g) Magdalena, la vía de la casa.
    - h) Tequila, la vía de la casa.
    - i) Guadalajara, las vías de la bodega Nos. 1, 2 y 3, espuelas 1 y 2, la vía auxiliar No. 7 y La California.
  - 33.—**DESIGNACION DE LADEROS** para el encuentro o paso de trenes, en estaciones donde existe más de una vía auxiliar:
    - a) Tepic, la vía auxiliar No. 1.
    - b) Costilla, la vía auxiliar lado sierra.
    - c) Compostela, la vía auxiliar lado sierra.
    - d) Tetitlán, la vía auxiliar No. 1.
    - e) Ahuacatlán, la vía auxiliar lado sierra.
    - f) Ixtlán, la vía auxiliar lado sierra.
    - g) La Quemada, la vía auxiliar lado mar.
    - h) Magdalena, la vía auxiliar lado mar.
    - i) Tequila, la vía auxiliar lado mar.
    - j) Arenal, la vía auxiliar lado mar.
  - 34.—**CAPACIDAD DE LAS "COLAS" DE LAS "Y"**, en unidades de 13.7 Mts.
    - Tetitlán, 8 unidades.
    - Empalme Orendáin, 7 unidades.
  - 35.—**LOCALIZACION DE LAS SEÑALES FIJAS DE LIMITES DE PATIO:**
    - Tepic: Al Sur, en Km. 1502.000.
    - Barrancas: Al Norte, en Km. 1626.634. Al Sur, en Km. 1629.892.
    - Empalme Orendáin: Al Norte, en Km. 1725.901. Al Sur, sobre el Distrito de Ameca de la División de Guadalajara, en el Km. 1D-36.7.
  - 36.—**VIAS AUXILIARES ENTRE ESTACIONES:**

Lugar	Capacidad en Unidades de 13.7 mts.	Conexión
Km. 1579.0 (Balastrea)	31	Norte y Sur
Km. 1635.4	4	Sur
Km. 1713.6 (Balastrea)	20	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.
- b) Observarán las velocidades autorizadas para trenes de carga, los trenes compuestos de máquina y cabús.
- c) Las máquinas Diesel, solas, correrán a la velocidad autorizada para trenes de pasajeros.
- d) Las máquinas de patio así como otras máquinas manejadas por proveedores de máquinas, no deben exceder la velocidad de 20 K. P. H. al moverse en la vía principal, dentro de los límites de Patio.
- e) Las máquinas de vapor, sin carretilla, no deben exceder la velocidad de 30 K. P. H.
- f) Los trenes y máquinas solas retrocediendo, o máquinas empujando carros, no deben exceder la velocidad de 20 K. P. H., exceptuando las máquinas Diesel modelo RSD-5 tipo 800 cuando éstas vayan retrocediendo o jalando carros, las que correrán a las velocidades autorizadas normalmente.
- g) Los trenes no deben exceder la velocidad de 45 K. P. H. en tangentes y de 35 K. P. H. en curvas, cuando manejen grúas, martinets, 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 30 K. P. H. en tangentes y de 20 K. P. H. 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, instalándosele en caso necesario.
- h) Los trenes de carga no deben exceder la velocidad de 30 K. P. H. cuando manejen máquinas de vapor muertas o bajo presión, colocándose dichas máquinas en la parte posterior del tren a cuatro carros adelante del cabús.
- i) 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.
- j) 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 agregárseles 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.**

- 1.—Todo tren que con excesiva anticipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y aquellos trenes inferiores que vayan a librar el tiempo de itinerario de trenes superiores en Estaciones sin servicio 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 cassetas 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, muevan en camino refrigeradores cargados con flete perecedero, 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 perecedero, se colocarán en la parte delantera del tren los refrigeradores con flete perecedero.
- c) Siendo necesario que los trenes remolcando 10 o más refrigeradores cargados con flete perecedero no sufran demoras en camino, los Despachadores los manejarán, en relación con trenes de carga opuestos (Extras o Regulares), expidiendo 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 aparece 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 Arenal y Roseta inclusive; y una máquina y cabús más, entre Pani y San Blas.

**11.—LOS MAQUINISTAS QUE MANEJEN TRENES** remolcados por locomotoras Diesel, telegrafiarán del 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.

**12.—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.

**13.—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).

**14.—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.

**15.—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).

## 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 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 laderos 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

**16.—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.

**17.—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.

**18.—EN LA PARTE POSTERIOR** de los trenes de pasajeros o mixtos que se muevan retrocediendo, sólo debe viajar el Conductor y el abanderado, así como los Funcionarios u Oficiales autorizados.

**19.—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.

**20.—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.

**21.—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.

**22.—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.

**23.—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.

**24.—MEDIOS DE COMUNICACION** para el despacho de trenes.

a) Por medio de teléfono selectivo.

b) Cuando por algunas circunstancias falle el teléfono selectivo, el despacho de trenes se efectuará por telégrafo.

**25.—USO Y CARACTERÍSTICAS DEL CAMBIO "AUTOMÁTICO".** 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 aproximadamente, 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.

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 a un 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 sola o máquina 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 de patio o material rodante deberá ser desocupada inmediatamente que se presenten trenes de Segunda clase, de clases 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.**—Además de la “Señal de órdenes” a que se refiere el penúltimo párrafo de la regla 221, en algunas estaciones se usa un semáforo de aspas rígidas, por el cual las tripulaciones de trenes deben gobernarse de la siguiente manera:

“Durante el día, cuando haya telegrafistas en servicio, 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, los telegrafistas no

darán la señal de órdenes a proceder; despacharán los trenes con Boleta de Despacho. Cuando no haya telegrafista en servicio se exhibirá el semáforo en posición paralela a la vía y durante la noche, en adición, se exhibirá una luz verde”.

## 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 esa 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 radique 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, avísese 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.

# INTEGRANTES DEL CUERPO MEDICO

NOMBRE	TITULO	LUGAR
Dr. Ignacio Chávez	Cirujano en Jefe	Guadalajara, Jal.
Dr. Rafael E. Lamadrid	Ayte. Cirujano en Jefe	" "
Dr. Eduardo Contreras Reyna	Supte. Gral. de 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. Manuel Ramírez Gómez	Visitador	" "
Dr. Carlos M. Collignon	Partero	" "
Dr. Javier 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. José Romo de Vivar	Cirujano Local	Nogales, Son.
Dr. Baltazar López Cerrato	Cirujano Consultor	" "
Dr. Jesús Martínez Ochoa	Otorrinolaringólogo	" "
Dr. Arturo Irigoyen	Cirujano Local	Magdalena, Son.
Dr. Enrique Castro Reguera	Cirujano Local	Santa Ana, Son.
Dr. Rafael Verdugo C.	Cirujano Local	Carbó, Son.
Dr. Antonio Quiroga	Cirujano Local	Hermosillo, Son.
Dr. Gabriel Luna	Director Hospital	Empalme, Son.
Dr. J. Jesús Murillo Luna	Sub-Director	" "
Dr. Rafael García	Cirujano Auxiliar	" "
Dr. Francisco Negrete Paez	Laboratorista	" "
Dr. Leonardo Magaña	Dentista	" "
Dr. Miguel Fernández Ramos	Ortopedista	" "
Dr. Federico I. Luna	Cirujano Local	Guaymas, Son.
Dr. Marcelino Contreras	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. Alfonso Alatorre I.	Director Hospital	Mazatlán, Sin.
Dr. Nicolás Juárez	Sub-Director	" "
Dr. Francisco Gómez Cueva	Consulta Externa	" "
Dr. José Villa García	Visitador	" "
Dr. Roberto Romero Dousset	Ortopedista	" "
Dr. Damían Alvarez Algara	Dentista	" "
Dr. Juan Rentería García	Oculista	" "
Prof. Humberto B. Torres H.	Laboratorista	" "
Dr. Luis Alberto Topete	Cirujano Local	Escuinapa, Sin.
Dr. J. Jesús Osuna Gómez	Cirujano Local	Acaponeta, Nay.
Dr. Odilón Barraza L.	Cirujano Local	Ruiz, Nay.
Dr. Eduardo Arriola Baz	Cirujano Local	Tepic, Nay.
Dr. Francisco Cómer Trujillo	Cirujano Auxiliar	" "
Dr. J. Jesús Puga Ulloa	Cirujano Local	Compostela, Nay.
Dr. J. Jesús González Iñiguez	Cirujano Local	Ixtlán, Nay.
Dr. Leandro Niño Webster	Cirujano Local	Barrancas, Jal.
Dr. Florentino Navarro	Cirujano Local	Tequila, Jal.
Dr. Carlos Nava Ruiz	Cirujano Viajero	Navojoa-Naco
Dr. Miguel Jiménez	Cirujano Viajero	Mazatlán-Navojoa
Dr. Juan Ramírez Alatorre	Cirujano Emergencia	Rehabilitación

# 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	11.06	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 requiere 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		

ESTADO  
de  
DURANGO



F.C. DEL PACIFICO, S.A. DE C.V.  
CUADRO ESQUEMATICO  
de la División de  
SINALOA