



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

ARTICULO 13 DEL REGLAMENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

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

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

ING. HUMBERTO MOSCONI CASTILLO
DIRECTOR GENERAL

RAUL ALVAREZ ROSALES
SUBDIRECTOR GENERAL DE OPERACION

J. ANTONIO RIVERO GARDUÑO
GERENTE DE TRANSPORTE
MEXICO, D.F.

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES

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

DIVISION DEL CENTRO

SUBDIVISION DE DURANGO

REGION NORTE

HORARIO N° 6

COMIENZA A REGIR A LAS 0H. 01M. DEL SABADO
5 DE FEBRERO DE 1977.

Hora del meridiano 90°

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

LIC. MANUEL CERVANTES IBARRA
GERENTE REGIONAL ZONA NORTE.

RUBEN JARAMILLO AMAYA
SUBGERENTE REGIONAL DE TRANSPORTE
CHIHUAHUA, CHIH.

OFICIALES DE LA DIVISION

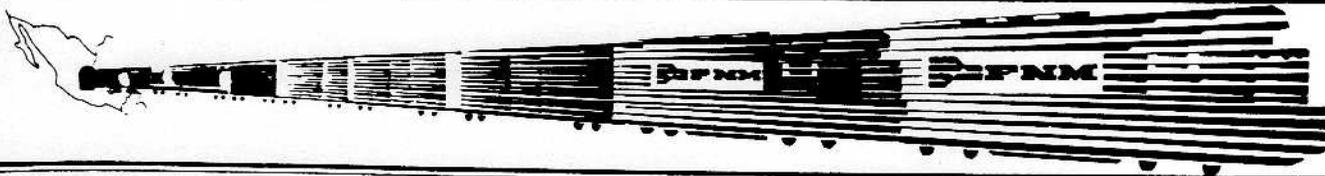
FERNANDO GOMEZ SANCHEZ
SUPT. DE DIVISION CENTRO
AGUASCALIENTES, AGS.

CARLOS IBARRA MUÑOZ
SUPT. AUXILIAR.

MANUEL ARTURO RODALLEGAS LEAL
AYDTE. SUPT. S.L.

CASIMIRO HERNANDEZ VALENZUELA
AYDTE. SUPT. S.T.

MAXIMILIANO SIERRA LARA
JEFE DE DESPACHADORES
DURANGO, DGO.



T O N E L A J E

- (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 y 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 a | 420 Tons. |
| <hr/> | |
| 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.

TONELAJE

LOCOMOTORAS DIESEL

CLASE	DE-38	DE-37	DE-36	DE-35	DE-35	
NUMEROS	9200 A 9299	9100 A 9129	9000 A 9044	9300 A 9316	8900 A 8986	
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	18	18	18	18	18	
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	105	112	105	105	105	
RELACION DE ENGRANES	62-15	74-18	74-18	74-18	74-18	
CABALLOS DE FUERZA (H.P.)	2000	2250	1800	3600	3600	
Fza. de tracc. continuada en lbs. a la velocidad mínima	50,000	55,000	46,000	78,000	78,000	
BASE RIGIDA EN PIES Y PULGADAS	9'0"	9'0"	9'0"	13'5"	13'5"	
PESO EN TONELADAS METRICAS	113.3	109.8	110.0	165.0	165.0	
RUMBO AL NORTE			T O N E			
DE	A	FACTOR CARRO				
Felipe Pescador	Río Grande	5	1380	1505	1265	
Río Grande	Frío	5	1330	1450	1220	
Frío	Durango	5	2355	2570	2160	
Emp. Dist. Sombrerete	Sombrerete	3	765	830	700	
Durango	Chorro	4	3570	3895	3275	5560
Chorro	Yerbanís	4	1715	1875	1575	2670
Yerbanís	Pedriceña		Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Pedriceña	Chocolate	4	1165	1275	1070	1815
Chocolate	Torreón	4	3815	4165	3500	5945
Durango	Casa Blanca	4				
Casa Blanca	Tepehuanes	4				
Extremo Vía	Cócona	4	1030	1125	945	
Cócona	Río Chico		Bajada	Bajada	Bajada	
Río Chico	Durango	4	1030	1125	945	
Regocijo	Los Bancos	2				
Los Bancos	Purísima	2				
RUMBO AL SUR						
DE	A	FACTOR CARRO				
Durango	Parada	5	1695	1850	1555	
Parada	Frío	5	1325	1445	1215	
Frío	Río Grande	5	2265	2475	2080	
Río Grande	Felipe Pescador	5	1255	1370	1150	
Sombrerete	Emp. Dist. Sombrerete	3	880	965	810	
Torreón	La Goma	4	1455	1590	1335	2270
La Goma	Ignacio Allende	4	815	890	750	1325
Ignacio Allende	Durango	4	1645	1795	1510	2565
Tepehuanes	S. Papasquiario	3				
S. Papasquiario	Chinacates	3				
Chinacates	Durango	3				
Durango	Palos Colorados	3	675	735	620	
Palos Colorados	Extremo Vía	3	920	1005	845	
Purísima	Regocijo	2				

Locomotoras DE-17 remolcan igual tonelaje que las DE-21.

Locomotoras DE-22, 23, 24 y 25 remolcan igual tonelaje que las DE-36.

Locomotoras DE-38 serie 9400 remolcan igual tonelaje que las DE-38 serie 9200.

E C U A C I O N A D O (PARA RIEL SECO)

ELECTRICAS (N. DE M.)

DE-33	DE-32	DE-31	DE-30	DE-29	DE-27	DE-26	DE-21	DE-18
8700 A	8600 A	8500 A	8400 A	8300 A	8200 A	8100 A	7100 A	5800 A
8767	8619	8585	8409	8331	8254	8144	7108	5889
18	18	25	25	18	25	20	18	18
105	105	105	105	105	105	105	105	90
62-15	74-18	61-16	61-16	74-18	61-16	74-18	62-15	62-15
3000	3000	3000	3000	2750	2500	2400	1750	1310
78.000	78.000	73.000	50.000	70.000	48.000	53.000	44.000	34.000
13'7"	11'2"	13'7"	9'0"	12'6"	9'0"	9'4"	9'0"	9'0"
167.0	172.4	165.0	120.0	156.0	110.0	116.0	109.0	76.0

L A D A S

						1455	1205	800
						1350	1120	745
						2390	1980	1325
						805	665	440
5560	5200	4110	4765	3935	3775	3135	2420	2420
2670	2500	1975	2290	1890	1815	1505	1165	1165
Bajada								
1815	1700	1340	1555	1285	1235	1025	790	790
5945	5560	4390	5090	4205	4035	3350	2590	2590
								725
								800
						1085	905	700
						Bajada	Bajada	Bajada
						1085	905	700
								390
								480
						1955	1620	1150
						1410	1165	900
						2390	1980	1325
						1575	1305	850
						1375	830	600
2270	2125	1675	1945	1605	1540	1280	990	990
1325	1240	975	1135	935	900	720	580	580
2565	2400	1895	2200	1815	1740	1445	1115	1115
								1325
								350
								700
						715	595	460
						970	805	625
								255

NOTAS:

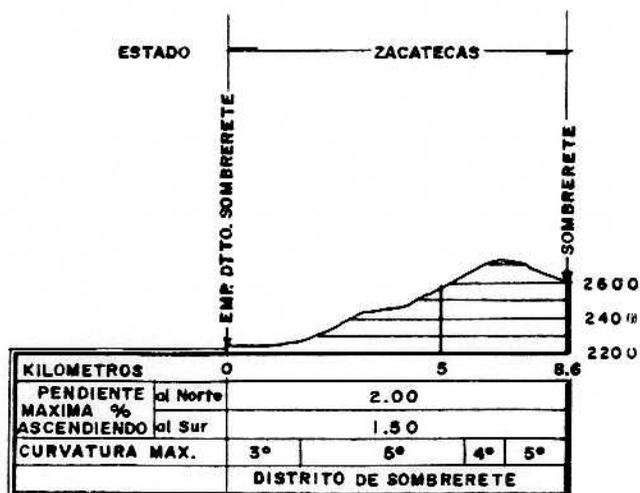
- 1.- Cuando una máquina no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dése aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.L., por medio de un telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando las causas y la reducción que se efectuó.
- 2.- Cuando por cualquier circunstancia sea necesario independizar un motor de tracción a las locomotoras, deberán correr a su Terminal con máquina sola o con caboase, conservando en su recorrido una velocidad de 38 kilómetros por hora, a excepción de los trayectos que estén protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de tracción, los restantes quedan conectados en paralelo con el generador principal, y en tales condiciones es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de las locomotoras, a menos de la que se está señalando, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

Número de la Estación	Distancia de Emp. Distrito Sombrerete Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Pasajeros	DISTRITO DE SOMBRERETE	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Mixtos y Carga	Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 18 Mts. Escapes Otras	Registro
		PRIMERA CLASE		HORARIO No. 6			PRIMERA CLASE						
		329	327				328			330			
		Mixto Diario	Mixto Diario			ESTACIONES			Mixto Diario	Mixto Diario			
DC-152	0.0	S. H. M. 17.36	S. H. M. 9.10			...EMP. DIST. SOMBRERETE ...			LI. H. M. 9.56	LI. H. M. 18.27	No Hay	R	
DF- 4	3.6	b	b	2.00	12	3.6RAMON BARAJAS.....	14	1.50	b	b			
DF- 9	8.6	LI. 17.51 ^{x330} H. M.	LI. 9.36 ^{x328} H. M.			5.0 D.....SOMBRERETE.....(BR)			S. 9.41 ^{x327} H. M.	S. 18.01 ^{x329} H. M.	3- 2	RY	
		329	327			HORARIO No. 6			328	330			
		Mixto Diario	Mixto Diario						Mixto Diario	Mixto Diario			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS :

- Nos. 327 y 329 quedan autorizados en Emp. Dist. Sombrerete para asumir su itinerario sin boleta de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- Cuando no haya servicio telegráfico en Sombrerete, Nos. 328 y 330 quedan autorizados para asumir su itinerario sin boleta de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).



CZM./IGC. Agosto de 1975

Numero de la Estacion	Distancia de Durango Kilometros	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo minimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE PEDRICEÑA
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE	HORARIO No. 6			
		615	553	87	ESTACIONES			
		Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Por ciento	Pasajeros		
DA- 0	0.0	S. 18.10	S. 4.00	S. 7.00	0.00	10	DN DURANGO (DS-011)	
DA- 2	1.6						1.6	
DA- 3	2.2						EMP. DIST. DE FRIO	
DA- 12	11.7	18.30	4.19	b 7.12			EMP. DIST. TEPEHUANES	
DA- 21	21.0			b 7.20	0.53	12	9.5	
DA- 27	26.8	18.56	4.42	b 7.26			LABOR	
DA- 38	38.0	19.30 ^{x88}	5.01	b 7.36	1.24	9	9.3	
DA- 55	54.8	19.59	5.30	p 7.51	1.33	13	MALAGA	
DA- 77	76.8	20.37	6.08	p 8.11		17	5.8	
DA- 83	82.1			b 8.16	0.15	10	EL SALVADOR	
DA- 89	88.9	20.58	6.28	p 8.24			11.2	
DA- 98	97.4			b 8.32	0.00	10	CHORRO	
DA-102	101.6	21.28	6.49	p 8.37			16.8	
DA-106	105.2			b 8.41	1.50	16	D. FOX. L. MADERO (GR)	
DA-114	114.0						22.0	
DA-122	121.9						D. GPE. VICTORIA (A)	
DA-124	123.1	22.05 ^{x16}	7.26	p		11	5.3	
DA-136	135.2	22.22	7.50	p		11	CALIXTO CONTRERAS	
DA-148	147.7	22.41	8.09	p		13	6.8	
DA-156	155.7			b	0.00	13	D. IGNACIO ALLENDE (NA)	
DA-163	162.3	23.06	8.32	b 9.42			8.5	
DA-163A	163.0			b 9.42			LUIS MOYA	
DA-174	173.3	23.31	9.05 ^{x554}	p 9.54			4.2	
DA-189	188.5	0.01	9.35	b 10.10	1.50	15	D. PROGRESO (CZ)	
DA-199	198.9	0.16	9.50	10.20		9	3.6	
DA-210	209.5	0.36	10.15	p 10.32		9	COL. INDEPENDENCIA	
DA-219	219.0			10.39			8.8	
DA-229	228.8	1.04	11.01 ^{p87}	p 10.51 ^{p553}		15	PLACA KM. DA-114	
DA-235	234.9			b 10.57		8	7.9	
DA-238	238.0	1.18	11.19	b 11.01			"Y" YERBANIS	
DA-245	244.8	1.30	11.33	b 11.09			1.2	
	252.7			b 11.20			DN YERBANIS (NS)	
A-1137	252.8	Ll. 1.45 H. M.	Ll. 11.50 H. M.	Ll. 11.20 H. M.	1.00		12.1	
		615	553	87			CHUPADEROS	
		Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario			12.5	
							D. PASAJE (JA)	
							8.0	
							EL CENTRO	
							6.6	
							AGUA VIEJA	
							0.7	
							LAS MERCEDES	
							10.3	
							DN PEDRICEÑA (PA)	
							15.2	
							HUARICHIC	
							10.4	
							DIEGO	
							10.6	
							D. CHOCOLATE (CF)	
							9.5	
							PLACA KM. DA-219	
							9.8	
							D. LA GOMA (OM)	
							6.1	
							EJIDO MONTERREY	
							3.1	
							VILLA JUAREZ	
							6.8	
							RIO NAZAS	
							7.9	
							ALIANZA	
							0.1	
							EMP. SUB-DIVN. DGO. (DIST. PEDRICEÑA)	
							HORARIO No. 6	

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

DISTRITO DE PEDRICEÑA	HORARIO No. 6	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 18 Mts.		Báscula Combustible Ganado Registro Telegrafono "Y"	
			Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE		Escapes		Otras
				88	554	616			
ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario				
DN DURANGO (DS-DU)			Ll. 20.10	Ll. 14.30	Ll. 1.10	PATIO		BCGRTY	
1.6 EMP. DIST. DE FRIO	14	0.48							
0.6 EMP. DIST. TEPEHUANES									
9.5 LABOR			b 19.58	14.05	0.50	53			
9.3 MALAGA	15	0.46	b 19.48			No Hay			
5.8 EL SALVADOR			b 19.42	13.45	0.32	53		T	
11.2 CHORRO	11		b 19.30 ^{X615}	13.30	0.18	49		GT	
16.8 FCO. I. MADERO (GRI)	17	1.00	p 19.12	13.05	23.54	55		G	
22.0 GPE. VICTORIA (JA)	22	1.23	p 18.50	12.25	23.16	35-50		GT	
5.3 CALIXTO CONTRERAS			12	0.40	b 18.40			No Hay	
6.8 IGNACIO ALLENDE (NA)	13	1.52	p 18.33	12.10	23.02	50		G	
8.5 LUIS MOYA			b 18.21				No Hay		
4.2 PROGRESO (GZ)	22	1.46	p 18.15	11.50	22.42	50		GT	
3.6 COL. INDEPENDENCIA			b 18.10			No Hay			
8.8 PLACA KM. DA-114				18.01					Y
7.9 Y YERBANIS									
1.2 DN YERBANIS (NS)	13	1.50	p 17.53	11.10	22.05 ^{X615}	58-49		GR	
12.1 CHUPADEROS				17.37	10.35	21.35	10		
12.5 PASAJE (IA)	16	1.50	p 17.23	10.10	20.50	56		G	
8.0 EL CENTRO			b 17.11				No Hay		
6.6 AGUA VIEJA	11		b 17.03	9.40 ⁸⁷	20.16	56		T	
0.7 LAS MERCEDES			b 17.01				No Hay		
10.3 DN PEDRICEÑA (PA)	17	1.53	p 16.50	9.15 ^{X550}	19.50	PATIO 31-86		GRTY	
15.2 HUARICHU			b 16.32	8.23	19.10	48		T	
10.4 DIEGO	11	1.74	16.21	8.13	18.55	50			
10.6 D CHOCOLATE (CF)	11	0.00	p 16.11	8.00	18.39	49-45		RTY	
9.5 PLACA KM. DA-219	19	1.53							
9.8 LA GOMA (OM)			p 15.48	7.17	17.53	50-32			
6.1 EIDO MONTERREY	10	1.33	b 15.41			No Hay			
4.1 VILLA JUAREZ			b 15.37	7.02	17.39	49			
6.8 RIO NAZAS	7	0.76	b 15.30	6.50	17.25	25			
7.9 ALIANZA			b 15.20			No Hay			
0.1 EMP. SUB-DIVN. DGO. (DIST. PEDRICEÑA)	11	0.80	S. 15.20	S. 6.30	S. 17.10	PATIO		RT	
			88	554	616				
			Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario				

NOTAS:

- Trenes del Distrito de Pedriceña irán pendientes de encontrar trenes de los Distritos de Frio y Tepahuanes moviéndose bajo protección de abanderados, entre Emp. Dist. de Frio y Durango y entre Emp. Dist. Tepahuanes y Durango.
- Trenes del Distrito de Pedriceña deben moverse entre Emp. Sub-Divn. Dgo. (Distrito Pedriceña) y Torreón Pasajeros o Torreón Carga, según corresponda, con sujeción al Apartado No. 18 de las instrucciones especiales.
- Trenes rumbo al Norte no se registrarán en Emp. Sub-Divn. Durango (Dist. Pedriceña). (Excepción a la Regla 83-A).
- Trenes de pasajeros salen de y llegan a la estación de Torreón Pasajeros, ubicada en el kilómetro A-1134.6. Como información se hace observar que tren No. 87 llega a Torreón Pasajeros a las 11 h. 30 m. y tren No. 88 sale de Torreón Pasajeros a las 15 h. 12 m.
- Tren No. 88 queda autorizado para asumir su itinerario en Emp. Sub-Divn. Dgo. (Dist. Pedriceña) con la boleta de despacho que se le expide en Torreón Pasajeros, autorizada por el Despachador de la Sub-División Durango. (Excepción a la Regla 83-C).
- Trenes Nos. 554 y 616 quedan autorizados para asumir sus respectivos itinerarios en Emp. Sub-Divn. Dgo. (Dist. Pedriceña) con la boleta de despacho que se les haya expido en Torreón Carga, autorizada por el Despachador de la Sub-División Durango. (Excepción a la Regla 83-C).

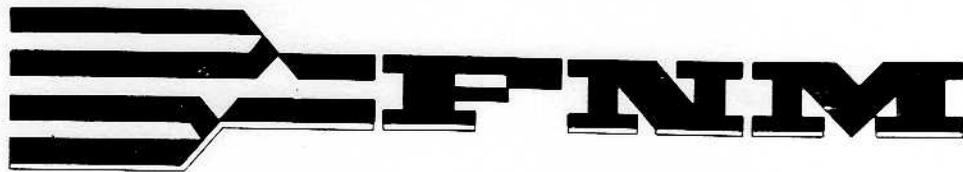
Dirección Superior "RUMBO AL NORTE" El perfil de este Distrito en la pág. 12

Número de la Estación	Distancia de Durango	RUMBO AL NORTE				Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ASERRADEROS	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR				Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 18 Mts.	Báscula combustible Ganado Registro Telegrafónico "Y"			
		PRIMERA CLASE			Pendiente máxima ascendiendo				PASAJEROS	HORARIO No. 6	Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE			Escapes	Otras	
		325	323									326					324
Kilómetros	Mixto Martes y Jueves	Mixto Miérc Vier Sábado y Domingo	Por ciento		ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Martes y Jueves	Mixto Miérc Vier Sábado y Domingo								
DE-141	140.2	DEL DISTRITO DE REGOCIJO		0.00	7	EXTREMO VIA..... 5.4	9	1.50	AL DISTRITO DE REGOCIJO								
DE-135	134.8		S. 12.09			D. ASERRADEROS (EA) 6.8	11	1.32		Ll. 11.20		PATIO 38-11	RTY				
DE-128	128.0		b 12.21	1.15	9	LOS NEGROS..... 5.9	9			b 11.09		3EN					
DE-123	122.1		b 12.31		7	BALJO ATASCOSO..... 4.0	6			b 10.59		21	G				
DE-119	118.1		b 12.38	0.00	5	COYOTES..... 7.5	11	1.50		b 10.52		10					
DE-111	110.6		b 12.50	1.45	8	CRUZ DE PIEDRA..... 7.9	11			b 10.40		20	G				
DE-103	102.7		b 13.00		9	LLANO PICODE..... 0.9	11			b 10.29		No Hay					
DE-102	101.8		b 13.03	1.50		BORCELANO..... 6.9				b 10.27		21					
DE- 95	94.9		b 13.13		9	EL TORO..... 1.9	12			b 10.17		No Hay					
DE- 93	93.0		b 13.17	0.80		LOS ARTICULOS..... 3.0				b 10.13		10 EN					
DE- 90	90.0		13.22		10	PLACA KM. DE-90..... 3.7	13			10.07			Y				
DE- 87	86.3			1.50		"Y" PURISIMA..... 1.1		0.00									
DE- 86	85.2		S. 14.10	p 13.30 13.35		D. PURISIMA (PM) 0.3				Ll. 8.55	p 9.59 9.54		PATIO 25-10	GRT			
DE- 85	84.9				8	EMP. DIST. REGOCIJO..... 5.7	10										
DE- 80	79.2	b 14.20	b 13.45	1.59	EL CHICLE..... 2.3			b 8.45	b 9.44		5ES						
DE- 77	76.9	b 14.26	b 13.51		COCONA..... 3.8			b 8.40	b 9.39		No Hay						
DE- 74	73.3	b 14.34	b 13.59		EL FUERTE..... 5.1	31	1.66	b 8.33	b 9.32		No Hay						
DE- 69	68.2	b 14.44	b 14.09	0.00	JAROCHO..... 7.6			b 8.24	b 9.23		No Hay						
DE- 61	60.6	p 15.00	p 14.24		D. OTINAPA (NP) 6.4	10	1.50	p 8.10 8.05	p 9.09 9.04		21-1EN	G					
DE- 55	54.2	b 15.11	b 14.35	8	RIO CHICO..... 8.4			b 7.53	b 8.53		11						
DE- 46	45.8	b 15.23	b 14.47	1.50	PALOS COLORADOS..... 9.2	10	0.00	b 7.42	b 8.42		17						
DE- 37	36.6	b 15.38	b 15.02	0.00	NEVERIA..... 9.0	27	2.09	b 7.28	b 8.28		No Hay						
DE- 28	27.6	b 15.52	b 15.16	1.50	CIENEGUITA..... 10.6		2.00	b 7.13	b 8.13		15						
DE- 17	17.0	16.09	15.33	0.90	PLACA KM. DE-17..... 10.6	34	2.12	6.51	7.51								
DE- 7	6.4	b 16.27	b 15.51		GARAVITO..... 6.4			b 6.38	b 7.38		15						
DA- 0	0.0	Ll. 16.37 H. M.	Ll. 16.01 H. M.	2.00	5	D. DURANGO (DS-DU)	7	2.00	S. 6.30 H. M.	S. 7.30 H. M.		PATIO BCGRTY					
		325	323			HORARIO No. 6			326	324							
		Mixto Martes y Jueves	Mixto Miérc Vier Sábado y Domingo						Mixto Martes y Jueves	Mixto Miérc Vier Sábado y Domingo							

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que No. 324 es superior a No. 323 y No. 326 es superior a No. 325.

NOTAS:

- 1.- Cuando no haya servicio telegráfico en Aserraderos, el tren que deba salir como No. 323, queda autorizado para asumir su itinerario sin boleto de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- 2.- Trenes del Distrito de Aserraderos irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de Regocijo moviéndose bajo protección de abanderados entre Emp. Dist. Regocijo y Purísima.
- 3.- Cuando no haya servicio telegráfico en Purísima, el tren que deba salir como No. 325, queda autorizado para asumir su itinerario sin boleto de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

ARTICULO 13 DEL REGLAMENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

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

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

ING HUBERTO MOSCONI CASTILLO
DIRECTOR GENERAL

RAUL ALVAREZ ROSALES
SUBDIRECTOR GENERAL DE OPERACION

J. ANTONIO RIVERO GARDUÑO
GERENTE DE TRANSPORTE
MEXICO, D F

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES

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

DIVISION DEL CENTRO

SUBDIVISION DE DURANGO

REGION NORTE

SUPLEMETO N.º 1

AL HORARIO N.º 6

COMIENZA A REGIR A LAS 0H. 01M. DEL JUEVES
18 DE ABRIL DE 1985.

Hora del meridiano 90°

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

LIC. MANUEL CERVANTES IBARRA
GERENTE REGIONAL ZONA NORTE.
RUBEN JARAMILLO AMAYA
SUBGERENTE REGIONAL DE TRANSPORTE
CHIHUAHUA, CHIH.

OFICIALES DE LA DIVISION

FERNANDO GOMEZ SANCHEZ
SUPTÉ. DE DIVISION CENTRO
AGUASCALIENTES, AGS.

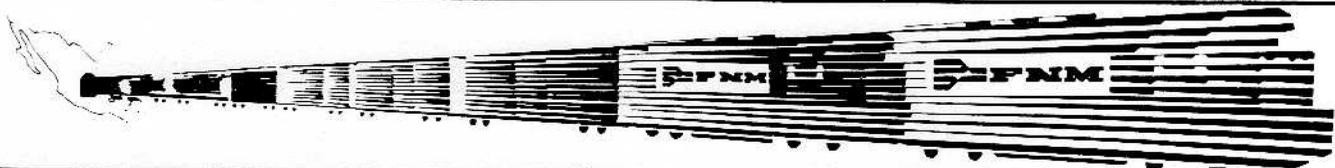
CARLOS IBARRA MUÑOZ
SUPTÉ. AUXILIAR

MANUEL ARTURO RODALLEGAS LEAL
AYDTE. SUPTÉ. S. L.

CASIMIRO HERNANDEZ VALENZUELA
AYDTE. SUPTÉ. S. T.

MAXIMILIANO SIERRA LARA
JEFE DE DESPACHADORES
DURANGO, DGO.

SUBSTITUYE LA PARTE DEL HORARIO
N.º 6 EN LA QUE APARECEN LOS
DISTRITOS DE FRIO Y SOMBRERETE



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. DE FRIO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE FRIO		RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		LOCALIZACION DEL ESCAPE	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO TELEGRAFONO "Y"		
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	SUPLEMENTO N° 1 AL HORARIO N° 6		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	ESC.				L.I.	L.D.
		23 PASAJEROS DIARIO	17 PASAJEROS DIARIO			ESTACIONES	18 PASAJEROS DIARIO	24 PASAJEROS DIARIO	OT.								
A- 814	265.9	DEL DIST. DE SOMBRERETE				DN FELIPE PESCADOR (GN)		AL DIST. DE SOMBRERETE				PATIO		BCGRT			
...	265.6					S. 14.00						0.00	13		EMP. SUBDIVN. DGO. (Dist. de Frio)	L.I. 12.10	
DC-254	253.8	DEL DIST. DE SOMBRERETE				LA VIEJA		AL DIST. DE SOMBRERETE				31		.			
DC-247	247.0					14.15						1.20	19		LAS CUATROCIENTAS	11.54	
DC-238	237.8	DEL DIST. DE SOMBRERETE				PICOTELLO		AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
DC-236	235.9					b 14.23						0.00	19		TETILLAS	b 11.32	
DC-228	228.0	DEL DIST. DE SOMBRERETE				INDIOS		AL DIST. DE SOMBRERETE				27		.			
DC-220	219.2					b 14.37						1.20	9		D RIO GRANDE (RG)	11.22	
DC-212	211.8	DEL DIST. DE SOMBRERETE				FELIPE		AL DIST. DE SOMBRERETE				33 17		G			
DC-206	205.4					p 14.57						0.25	10		PASTELERA	p 11.07	
DC-201	200.6	DEL DIST. DE SOMBRERETE				VINATA		AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
DC-193	192.6					b 15.12							16		SANTA MONICA	b 10.57	
DC-182	181.6	DEL DIST. DE SOMBRERETE				SAIN ALTO		AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
DC-179	178.3					b 15.20						1.32	16		EL MIRASOL	b 10.49	
DC-176	175.2	DEL DIST. DE SOMBRERETE				EL FRESNO		AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
DC-174	173.5					b 15.27						1.20	9		D CANTUNA (NO)	b 10.42	
DC-167	166.3	DEL DIST. DE SOMBRERETE				EL ARENAL		AL DIST. DE SOMBRERETE				32		G			
DC-164	163.8					p 16.05						0.95	8		F. CARRILLO PUERTO	p 10.06	
DC-155	154.3	DEL DIST. DE SOMBRERETE				FRIO (RO)		AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
DC-152	151.2					b 16.14						1.20	13		EMP. DIST. SOMBRERETE	b 9.56	
DC-144	143.7	DEL DIST. DE SOMBRERETE				ABREGO		AL DIST. DE SOMBRERETE				PATIO		RTY			
DC-137	136.1					b 16.18						1.20	13		LA PARADA	p 9.41	
DC-129	128.5	DEL DIST. DE SOMBRERETE				LODEMENA (NE)		AL DIST. DE SOMBRERETE				25		.			
DC-127	126.1					p 16.30						0.00	8		SAN PASCUAL	b 8.38	
DC-123	122.6	DEL DIST. DE SOMBRERETE				VERGELITOS		AL DIST. DE SOMBRERETE				25		.			
DC-121	121.0					b 17.35						0.00	8		EL CERRITO	b 8.29	
DC-119	118.3	DEL DIST. DE SOMBRERETE				CANUTILLO (KY)		AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
DC-110	109.2					b 17.44						0.20	8		D GUALTERIO (GY)	b 8.21	
DC-101	100.9	DEL DIST. DE SOMBRERETE				EL SUCHIL (SH)		AL DIST. DE SOMBRERETE				33		G			
DC-92	91.4					p 17.53						0.00	7		SAN JOSE DEL MOLINO	p 8.08	
DC-88	87.5	DEL DIST. DE SOMBRERETE				VICENTE GUERRERO (MU)		AL DIST. DE SOMBRERETE				25		G			
DC-78	77.8					p 18.06						0.45	11		PARRILLA	b 7.49	
DC-62	61.2	DEL DIST. DE SOMBRERETE				POANAS (PO)		AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
DC-53	52.4					b 18.38						0.00	8		BREÑA	p 7.35	
DC-44	43.3	DEL DIST. DE SOMBRERETE				TUITAN (UN)		AL DIST. DE SOMBRERETE				32		G			
DC-35	34.1					p 19.02						0.04	13		GUADIANA	p 7.11	
DC-23	22.6	DEL DIST. DE SOMBRERETE				REGISTRO		AL DIST. DE SOMBRERETE				26		G			
DC-10	9.9					b 19.11						0.75	8		DALILA	b 7.00	
DC-3	2.5	DEL DIST. DE SOMBRERETE				CENTRAL CAMIONERA		AL DIST. DE SOMBRERETE				17		.			
...	0.0					p 19.21						0.08	9		EMP. DIST. DE FRIO	p 6.51	
DA- 0	1.6	DEL DIST. DE SOMBRERETE				DURANGO (DS-DU)		AL DIST. DE SOMBRERETE				PATIO		BCGRTY			
						b 19.31						0.80	11			b 6.40	
		DEL DIST. DE SOMBRERETE						AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
						b 19.43						0.25	12			b 6.28	
		DEL DIST. DE SOMBRERETE						AL DIST. DE SOMBRERETE				No hay		.			
						p 19.55						0.50	12			b 6.15	
		DEL DIST. DE SOMBRERETE						AL DIST. DE SOMBRERETE				PATIO		BCGRTY			
						b 0.0						0.50	12			b 6.00	
		L.I. 20.10					S. 6.00		H.M.								
		23 PASAJEROS DIARIO	17 PASAJEROS DIARIO	SUPLEMENTO N° 1				18 PASAJEROS DIARIO	24 PASAJEROS DIARIO								

Dirección Superior RUMBO AL NORTE, excepto que N° 18 es Superior a N° 23. Y N° 24 es Superior a N° 17.

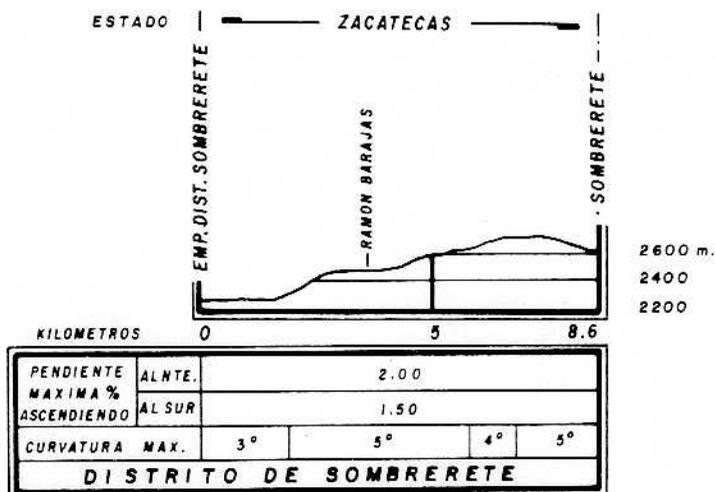
LAS NOTAS DE ESTE DISTRITO EN LA PAG. 3 Y EL PERFIL EN LA 4

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. SOMBRERETE KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE SOMBRERETE		RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS		REGISTRO				
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	SUPLEMENTO N° 1 AL HORARIO N° 6		PRIMERA CLASE		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO		PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	ESC.	OTS.
		21	19			ESTACIONES	20	22										
DC-152	0.0	H. M. S. 16.35	H. M. S. 8.48			EMP. DIST. SOMBRERETE 3.6		H. M. LI. 9.33	H. M. LI. 17.25									R
DF- 4	3.6	b.....	b.....	2.00	12	RAMON BARAJAS 5.0	14	1.50	b.....	b.....								.
DF- 9	8.6	LI. 16.48x22 H.M.	LI. 9.15x20 H.M.			D SOMBRERETE (BR)			S. 9.20x19 H.M.	S. 16.58x21 H.M.			3	2				RY
		21	19			SUPLEMENTO N° 1			20	22								
		PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO						PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO								

Dirección Superior RUMBO AL NORTE.

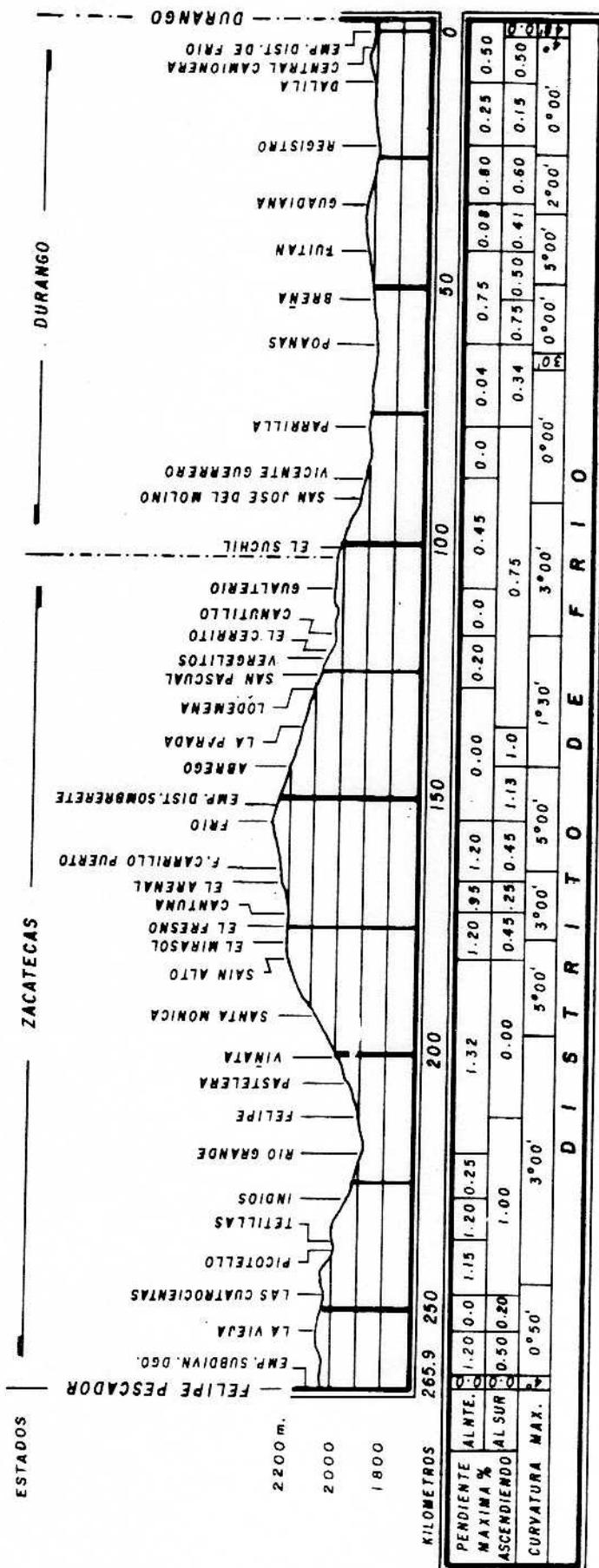
NOTAS:

- 1).- Trenes Nos. 19 y 21 quedan autorizados en Emp. Dist. Sombrerete para asumir su itinerario sin boleta de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 2).- Cuando no haya servicio telegráfico en Sombrerete, trenes Nos. 20 y 22 quedan autorizados para asumir su itinerario sin boleta de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).



NOTAS DEL DISTRITO DE FRÍO:

- 1).- Trenes del Dist. de Frío, deben moverse bajo protección de abanderados entre Durango y Emp. Dist. de Frío, así como entre Emp. Subdivn. Dgo. (Dist. de Frío) y Felipe Pescador.
- 2).- El servicio de trenes Nos. 19 y 20 y el de Nos. 21 y 22 del Dist. de Sombrerete, deben efectuarse con las máquinas y tripulaciones de trenes Nos. 18 y 17 respectivamente.
- 3).- Tren N° 20 procedente del Dist. de Sombrerete que llegue a Emp. Dist. Sombrerete, queda autorizado para asumir el itinerario de N° 24 en dicha estación, sin boleta de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 4).- Tren N° 22 procedente del Dist. de Sombrerete que llegue a Emp. Dist. Sombrerete, queda autorizado para asumir el itinerario de N° 23 en dicha estación, sin boleta de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).



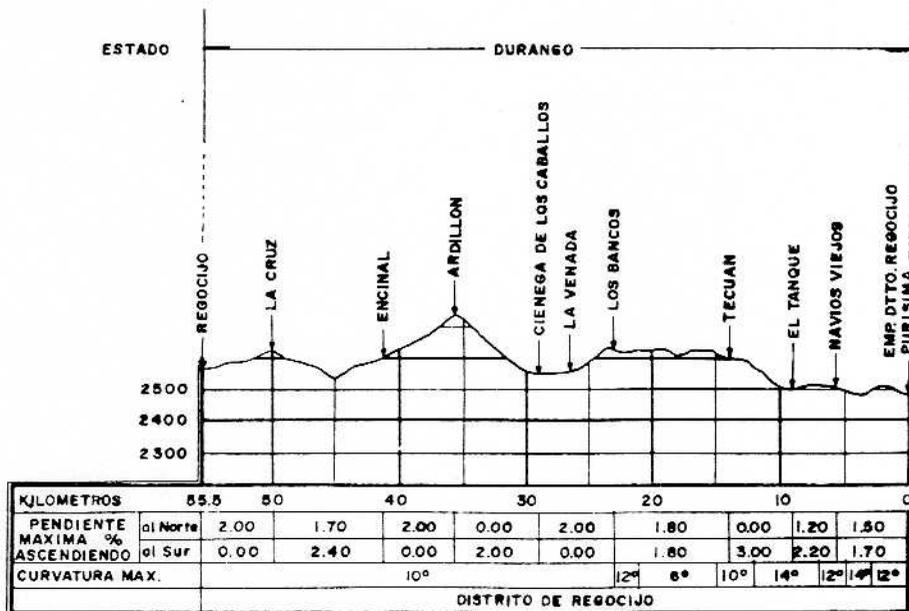
DIB/J. PAULIN

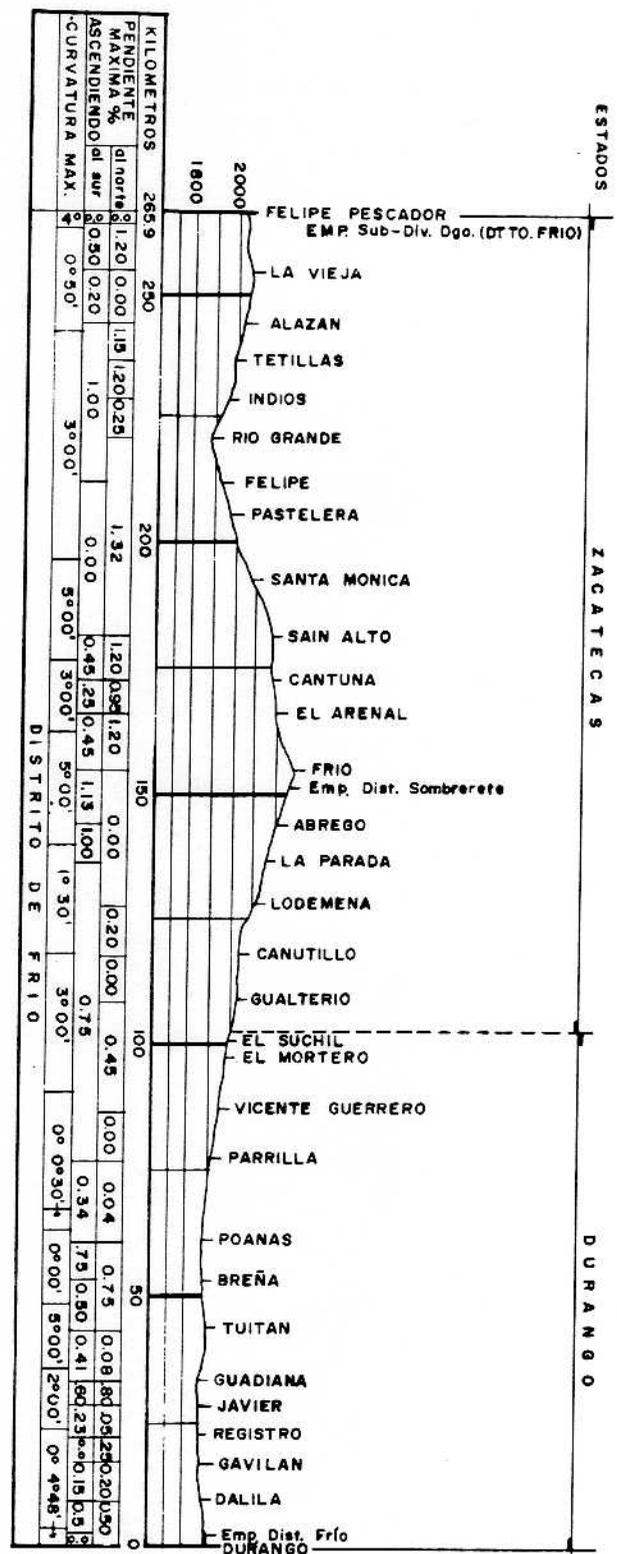
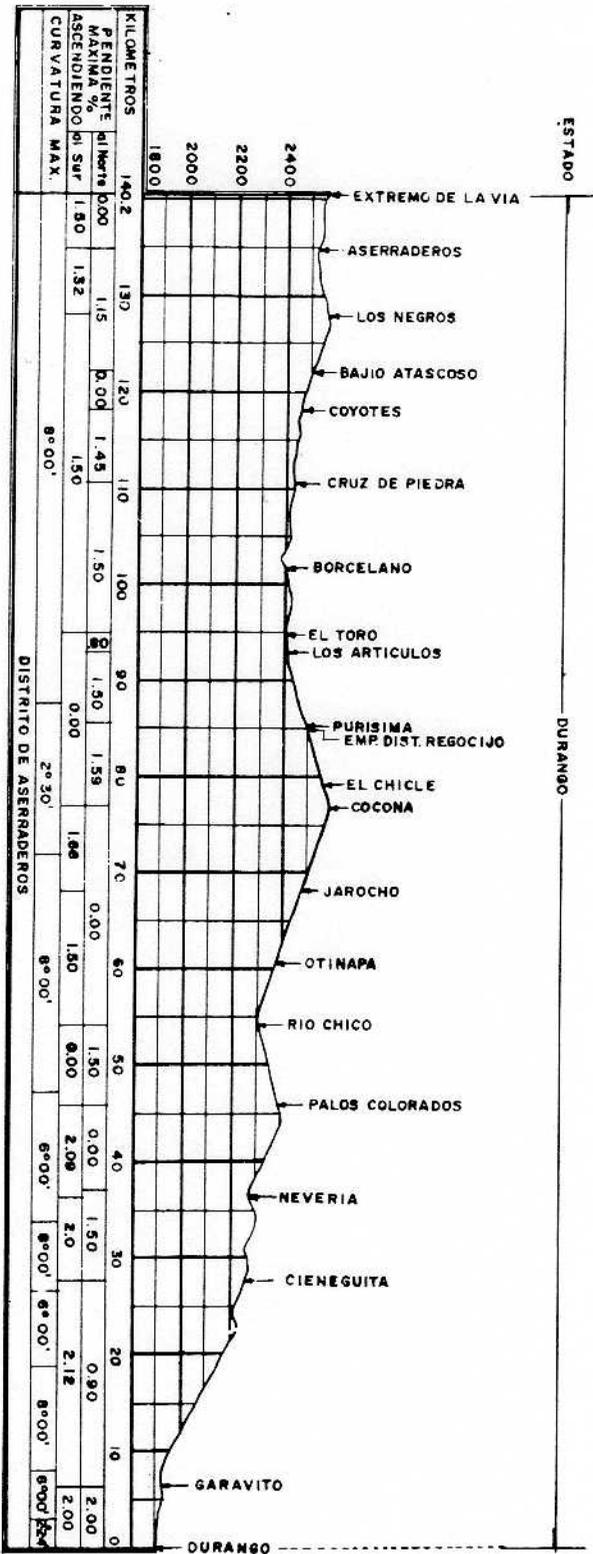
Número de la Estación	Distancia de Emp. Distrito Regocijo	RUMBO AL NORTE			Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE REGOCIJO	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 18 Mts.	Ganado Registro Telegráfico	
		PRIMERA CLASE	Pendiente Máxima ascendiendo	Pasajeros				PRIMERA CLASE	Pendiente máxima ascendiendo	Escapes			Otras
		325						326					
Kilómetros	Mixto Martes y Jueves	Por ciento		ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Martes y Jueves						
DN-56	55.2	H. M. S. 11.55	2.00	8	REGOCIJO	11	0.00	H. M. Ll. 11.30	10EN	R			
DN-50	49.7	b 12.08			5.5 LA CRUZ			b 11.11	5	Y			
DN-41	41.0	b 12.28	1.70	12	8.7 ENCINAL	16	2.40	b 10.47	15				
DN-36	35.4	b 12.42	2.00	8	5.6 ARDILLON	11	0.00	b 10.34	14				
DN-29	28.3	b 12.58	0.00	11	7.1 CIENEGA DE LOS CABALLOS	14	2.00	b 10.17	7	Y			
DN-27	26.5	b 13.05	2.00	3	1.8 LA VENADA	4	0.00	b 10.09	6				
DN-23	22.8	b 13.14		16	3.7 LOS BANCOS	19	1.80	b 10.03	15				
DN-14	13.9	b 13.31	1.80		8.9 TECUAN			b 9.43	10				
DN- 9	8.4	b 13.45	0.00	12	5.5 EL TANQUE	17	3.00	b 9.26	No Hay				
DN- 6	5.6	b 13.52	1.20		2.8 NAVIOS VIEJOS		2.20	b 9.18	15	G			
DE-85	0.0				5.6 EMP. DISTRITO REGOCIJO								
DE-86	0.3	Ll. 14.05 H. M.	1.50	9	0.3 D. PURISIMA (PM)	12	1.70	S. 9.05 H. M.	PATIO 25-10	GRTY			
		325			HORARIO No. 6			326					
		Mixto Martes y Jueves						Mixto Martes y Jueves					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que No. 326 es superior a No. 325

NOTAS:

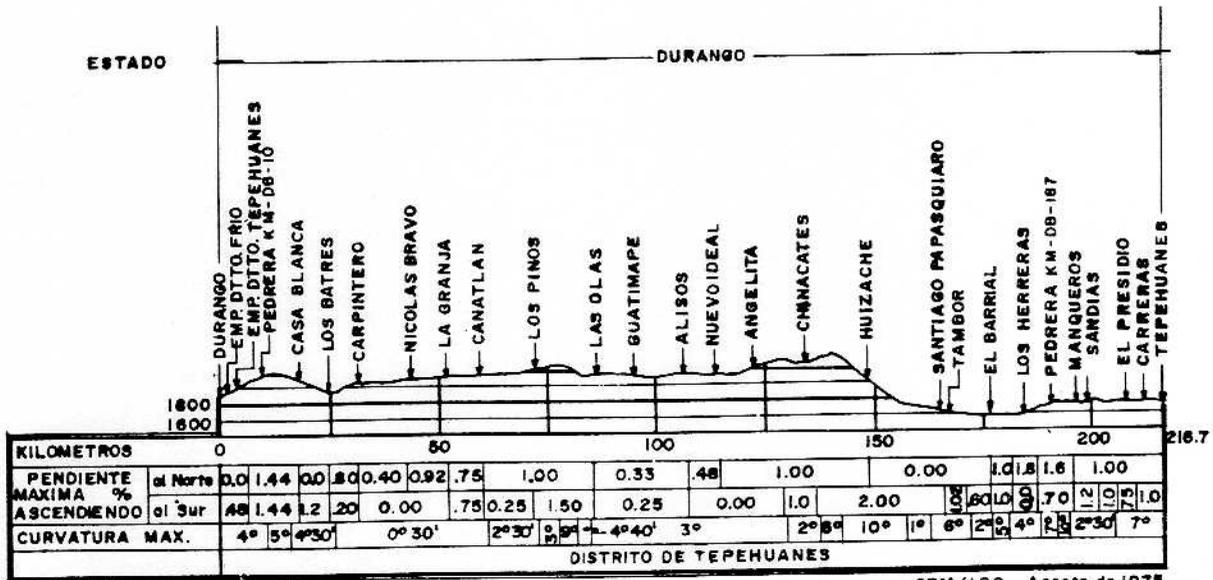
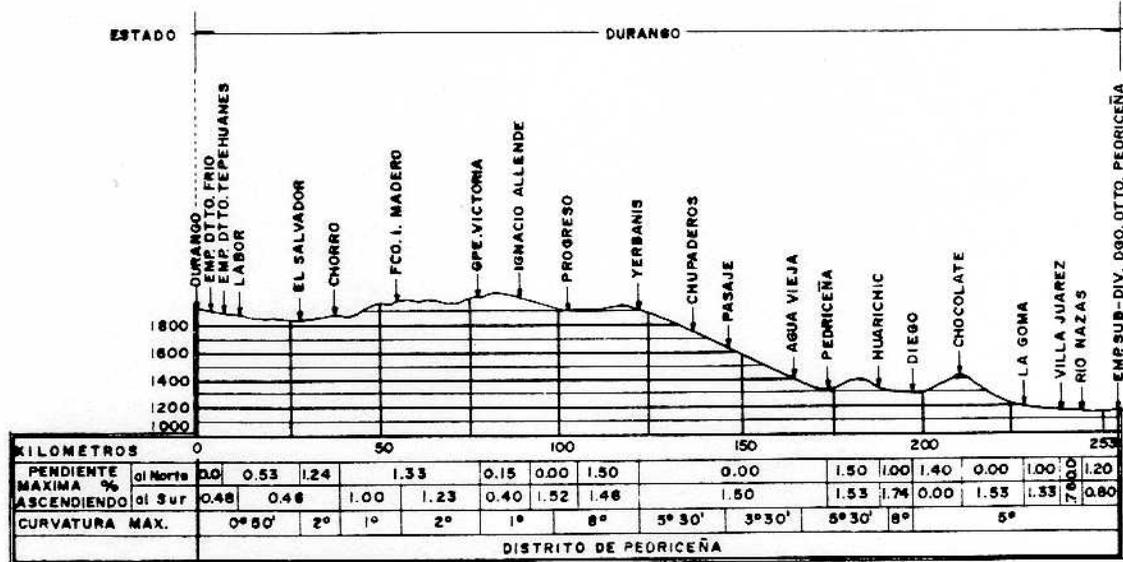
- 1.- El tren que deba salir como No. 325, queda autorizado en Regocijo para asumir su itinerario sin boleta de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 2.- No. 326, debe moverse retrocediendo de La Cruz a Regocijo.
- 3.- Trenes del Distrito de Regocijo deben moverse protegiéndose con abanderados entre Purisima y Emp. Distrito Regocijo.
- 4.- Cuando no haya servicio telegráfico en Purisima, el tren que deba salir como No. 326, queda autorizado para asumir su itinerario sin boleta de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).





De Pedriceña parte una espuela a Velardeña que forma parte del patio de Pedriceña, con las características siguientes:

Número Estación	Distancia de Pedriceña Kilómetros	RUMBO AL NORTE		PATIO DE PEDRICEÑA	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 18 Mts Escapes Otras	Ganado Registro Telegrafono "Y"
		Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	ESTACIONES		Pendiente máxima ascendiendo Por ciento			
DA-174	0.0	1.00	D..... PEDRICEÑA (PA)	1.88	PATIO 117	10-10	GRTY	
DM- 6	6.0		6.0 ASARCO					
DM- 9	8.4		2.4 VELARDEÑA					



CZM/IGC. Agosto de 1975

INSTRUCCIONES GENERALES

- 1).= LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES, designándolas a la derecha o a la izquierda de la vía principal, se ha hecho tomando como base el orden de progresión del kilometraje.
- 2).= LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, ASI COMO LOS EXTRAS -- CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", -- que no deban parar en estaciones, ya sea que corran a -- tiempo o que tengan órdenes de tren para correr tarde, -- deben desarrollar la velocidad conveniente para evitar el tener que pararse en estaciones para esperar el tiempo de salida.
- 3).= LOS TRENES REGULARES Y LOS EXTRAS CREADOS CONFORME -- AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que corran retrasados, deben hacer el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES" si -- las circunstancias lo permiten, para correr a tiempo. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación -- en servicio.
- 4).= TRENES REGULARES CORRIENDO A TIEMPO, que deban ha-- cer parada en estaciones intermedias donde sólo ten-- gan tiempo de salida, deben emplear el correspondiente -- "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES", ya que la diferencia -- entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es -- para ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones: -- pero los trenes regulares de pasajeros no deben llegar -- al lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., con -- anticipación mayor de cinco (5) minutos aún cuando el -- "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES", se los permita. Estas -- disposiciones son aplicables a trenes extras de pasajeros -- autorizados conforme al ejemplo (3) de la forma "G".
- 5).= MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, TRENES DE PASAJEROS, MIX -- TOS Y DE CARGA COMPUESTOS TOTALMENTE CON UNIDADES -- DE ARRASTRE EQUIPADAS CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el -- "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES" para trenes de pasajeros -- si las circunstancias lo permiten. Cuando esto no sea po-- sible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores desde -- la primera oficina de comunicación en servicio.
- 6).= TRENES REGULARES DE PASAJEROS Y MIXTOS QUE EN UNA -- ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLEGADA Y SALIDA, no de-- berán llegar a, ni salir del lugar donde dejan y toman -- pasaje, express, etc., antes del tiempo marcado para su -- llegada o salida, respectivamente.
- 7).= CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan -- marcado tiempo muerto en alguna estación, corran re-- trasados, quedan facultados para salir sin permanecer to-- do el tiempo autorizado en el itinerario, excepto donde -- se destina dicho tiempo para tomar alimentos, SIEMPRE QUE -- ESTEN LISTOS, y comunicándolo, previamente, al Despacha-- dor; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida -- anunciada al público en el pizarrón.
- 8).= CUANDO UN TREN NO PUEDA INICIAR SU MARCHA A LA HORA -- QUE TENGA FIJADA PARA ELLO, o bien continuarla si -- se ha detenido en tránsito, el Conductor o el Maquinista -- debe comunicarse inmediatamente con el Despachador, infor-- mándole la causa de la demora y la hora probable en que -- puedan salir o reanudar su marcha.
- 9).= CUANDO SE LLEGUE A UN PUNTO DE ENCUENTRO O LIBRA--- MIENTO y el tren que se espera no está a la vista, -- el Conductor, o el Maquinista en su caso, se comunicará -- inmediatamente con el Despachador para que éste disponga -- lo conveniente.
- 10).= ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS EN ESTACIONES SIN SERVI--- CIO DE COMUNICACION. Todo tren que con mucha antici-- pación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y a -- aquellos trenes que vayan a librar el tiempo de itinerario -- de trenes superiores en estaciones sin servicio de comuni-- cación, pedirán informes al Despachador antes de salir de -- la última estación de comunicación en servicio.
- 11).= PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES cuan-- do no tengan trabajo en una estación de registro, -- en la cual sólo habrán de detenerse para cumplir con la -- Regla 83-A, los Despachadores autorizarán que no se regis-- tren en la forma prescrita por el Reglamento, y cuando ha -- yan recibido el "O.S.", autorizarán al Telegrafista por -- medio de orden de tren para que los registre, dándole en -- la misma los datos necesarios.
- 12).= EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELE--- GRAFICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya -- Telegrafista en servicio debe dejarse el libro de regis-- tro de trenes en la caja para guías, si la hay, y, a fal-- ta de ésta, en la caseta del teléfono o del telegrafono.
- 13).= TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes -- continuadas del uno y medio por ciento o mayores, -- debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. -- Los Conductores vigilarán el cumplimiento de la Regla 395
- 14).= TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por es -- tar doblando o por cualquier otra causa, en pendien -- tes del uno y medio por ciento o mayores, deben asegurar -- los de manera efectiva, para evitar posibles accidentes.
- 15).= CUANDO SE DEJEN CARROS CARGADOS O VACIOS lejos de -- los edificios de las estaciones, los Conductores, o -- Jefes de Patio, en su caso, deben informar al Jefe de Es -- tación correspondiente los números y la hora en que fue-- ron dejados.
- 16).= EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O -- MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben via-- jar el Conductor y el Garrotero de atrás, así como los -- funcionarios u oficiales.
- 17).= 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 ac -- cidentes.
- 18).= TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS EN QUE -- NO HAY SERVICIO DE PATIO, deben entrar por la vía -- auxiliar que encuentren expedita, siempre que no esté a -- signada a determinado servicio, y si su tren no cabe en -- una sola vía, harán los cortes necesarios para dejar li-- bre la vía principal y las de operaciones.
- 19).= CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O -- MIXTOS, deben traer consigo su equipo para el mane-- jo de boletos.
- 20).= DESCARGA DE TANQUES CONTENIENDO MATERIAS INFLAMA--- BLES. Los tanques conteniendo gasolina o sus deri-- vados, alcohol, aceite combustible, kerosina, petróleo re -- finado, 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 ha -- cerse en la vía de la bodega, pero aislándolos de los de -- más carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca -- la mayor seguridad.
- 21).= DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros a nivel con ca-- lles o caminos públicos no deben obstruirse por más -- de cinco (5) minutos, pero si la ejecución del trabajo re -- quiere más de ese tiempo, deben librarse tales cruceros -- cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a pea-- tones y vehículos, si hay algunos esperando paso.
- 22).= CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.
TIPO "A".= Los formados por vías férreas a nivel y gober-- nados por Sistema de Señales C.T.C.
TIPO "B".= Los formados por vías férreas a nivel y gober-- nados por Señales de Enclavamiento (Reg.165).
TIPO "C".= Los formados por vías férreas a nivel y gober-- nados por Guarda-Crucero. Los trenes deben a-- proximarse a velocidad reducida y regirse por las señales -- del Guarda-Crucero. Si faltara éste, protegerán su paso -- sobre el crucero por medio de un miembro de la tripula--- ción.
TIPO "D".= Los formados por vías férreas a nivel y prote-- gidos por semáforos de acción electro-automáti -- ca que exhiben luces rojas a destellos y accionan campa-- nas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se en -- ciende continua o intermitentemente, es indicación de que -- las señales están al corriente y el tren puede proseguir, -- pero si la luz lateral no se enciende, es indicación de -- que las señales no funcionan y entonces debe protegerse -- el paso por medio de abanderados.
TIPO "E".= Los formados por vías férreas a nivel y gober-- nados 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 obser-- varán 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 efecti-- va antes de pasar el crucero y si no hay tren a la vista -- por la vía que tiene preferencia, la tripulación acciona-- rá la puerta o disco para colocarlo en la posición de obs -- truir 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 anun-- ciados 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 electro-automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma.

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

TIPO "I".= Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, protegidos por placas anunciadoras con la leyenda "CUIDADO CON EL TREN". No tienen señales ni Guarda-Crucero.

23).= INFORMES "OS" DE PASADA DE TREN. Para que los Telegrafistas puedan cumplir con la Regla 345, los Conductores, o Maquinistas tratándose de máquinas solas, deben dejar la forma OD-61 en todas las oficinas de comunicación abiertas al servicio en donde no haya Registro de Trenes, o que aún habiéndolo se tenga autorización para no registrarse.

Cuando un tren inicie o termine su carrera en un lugar donde no haya comunicación con el Despachador, ni Registro de Trenes, debe dejar su forma OD-61 en el buzón de guías, si lo hay, o en su defecto, entregarla en la primera oficina de comunicación en servicio. Otros trenes que necesiten conocer la llegada o salida de trenes en los lugares a que se refiere la disposición anterior, deben buscar esta forma en el buzón de guías.

24).= DONDE HAYA CAJAS PARA GUIAS, los Telegrafistas o Agentes-Telegrafistas dejarán en ellas el aviso a que se refiere la Regla 348.(Excepción a la misma Regla)

25).= CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENES DE PRECAUCION. Los Maquinistas deben dar la señal 14-t al aproximarse a lugares protegidos con órdenes de precaución, para que la tripulación del tren se prepare a cumplir con la Regla 159. En caso de que el Maquinista omita dicha señal el Conductor hará uso de la válvula de emergencia.

26).= LIBRAMIENTO FISICO DE LAS INSTALACIONES DEL CAMINO Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.), hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos, 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 las de los Sistemas C.T.C., y en general en todos aquellos lugares en donde puedan dañar las instalaciones. Igual práctica debe observarse cuando se manejen grúas, martinets o palas mecánicas.

27).= LOS ALAMBRES DEL CIRCUITO DEL TELEFONO SELECTIVO, O DEL TELEGRAFONO, están indicados con un triángulo de lámina, colocado en la cruceta de los postes, bajo el aislador o aisladores correspondientes.

28).= EXPLICACION DE LOS SIGNOS QUE APARECEN EN LOS 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 el extremo Norte.
ES Espuela con entrada por el extremo Sur.

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

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

der.

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

Cuando al estar haciendo movimiento, o por cualquier otra causa, los trenes se detengan sobre las agujas de los cambios "TRES EN UNO", procedentes de vías distintas a aquellas a las cuales estén normalmente alineados, y tengan que retroceder, antes de hacerlo debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder restableciéndose después a su posición normal. Todo tren o máquina, 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 veinticinco (25) kilómetros por hora hasta que hayan pasado todas las ruedas de las máquinas, si van solas, o de todos los carros que dichas máquinas manejen.

30).= NO DEBEN OPERAR LOCOMOTORAS sobre 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, dese aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S. L., por medio de un telegrama que firmarán 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 cabús, 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 está señalada, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

31).= ACCIDENTES PERSONALES.

I).= EN CASO 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 Superintendente de la División y a la Subgerencia de Administración, atención personal Ayudante Médica. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico del IMSS., más inmediato, a la brevedad posible.

III).= CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, éste será enviado lo más rápidamente posible al Servicio de Urgencias del Hospital del IMSS., más cercano. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjese a cargo del Jefe de Estación más cercano, quién debe llamar al Médico del IMSS., más próximo para que éste envíe ambulancia o transporte aéreo a recogerlo.

IV).= SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE POR MEDICOS PARTICULARES, AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS que sean absolutamente necesarias para 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, deben ponerse a cargo de las Autoridades Locales.

VI).= CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del Médico del IMSS., deberá darse aviso por teléfono al Seguro Social, al Superintendente de la División y a la Subgerencia de Administración, atención Ayudante Médica.

VII).= LAS CAMILLAS para el traslado de lesionados y enfermos, deben encontrarse siempre en los carros de equipaje o en el lugar que se destine en las Estaciones.

VIII).= SE RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE, que en casos de accidentes personales, se rijan de acuerdo con las disposiciones que contiene el Reglamento de Seguridad. En caso de levantar algún lesionado, cuídese 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 Felipe Pescador, Frío, Durango, Tepehuanes, Pedriceña, Torreón Pasajeros, Torreón Carga, Purísima y Aserraderos.

2.— **LIBROS DE BOLETINES:** En la oficina telegráfica de Durango.

3.— **GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS:** En concordancia con la regla 103-A tercer párrafo, los trenes que manejen esta clase de equipo no deben exceder la velocidad de TREINTA kilómetros por hora en tangentes y de VEINTE kilómetros por hora en curvas.

4.— **ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.**

DISTRITO DE FRIO: Río Grande, Frío y Lodemena.

DISTRITO DE PEDRICEÑA: La Goma, Pedriceña, Yerbanís, Ignacio Allende, Progreso y El Salvador.

DISTRITO DE TEPEHUANES: Canatlán, Guatimapé y Santiago Papasquiari.

DISTRITO DE ASERRADEROS: Cieneguita, Otinapa y Purísima.

5.— **TRENES DOBLES.**

Las máquinas ayudadoras en trenes de carga deben colocarse a 4 ó 5 carros de la de tronco.

6.— **CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS.**

El Conductor de No. 320, cuando su tren corra 45 minutos o más retrasado, telegrafiará con "Señal 21" de Río Grande al Jefe de Despachadores, el número de pasajeros que lleve para número 8.

No. 319 esperará en Felipe Pescador, hasta 30 minutos por No. 8.

7.— **HORAS DE SERVICIO DE PATIOS.**

Días ordinarios, domingos y festivos reglamentarios.

Durango: 9h00m. a 7h00m.

Torreón: Continuo.

Felipe Pescador: 14h00m. a 12h00m.

8.— **PARADA PARA LA INSPECCION DE LOS TRENES.**

Trenes de carga que no hayan efectuado ninguna parada antes, deberán hacer una cada 50 kilómetros, aproximadamente, para que el personal trenista lleve a cabo la inspección prescrita por el Reglamento de Transportes en sus reglas 366 y 395. Estas paradas no deberán hacerse entre estaciones.

9.— **UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO.**

FELIPE PESCADOR: Sobre el Distrito de Frío, en Kilóm. DC-263.875; sobre el Distrito de Camacho de la División Torreón en Kilóm. A-815.000; y sobre el Distrito de Zacatecas, de la Subdivisión de Aguascalientes, en Kilóm. A-807.105.

FRIO: Al Norte, en Kilóm. DC-152.970; y al Sur en Kilóm. DC-155.439.

DURANGO: Sobre el Distrito de Pedriceña, en Kilóm. DA-13.0; sobre el Distrito de Tepehuanes, en Kilóm. DB-16.0; sobre el Distrito de Frío en Kilóm. DC-11.0; y sobre el Distrito de Aserraderos en Kilóm. DE-3.270.

PEDRICEÑA: Al Norte, en Kilóm. DA-174.583; y al Sur en Kilóm. DA-171.940.

TORREON: Sobre el Distrito de Escalón en Kilóm. A-1144.440; sobre el Distrito de Camacho en Kilóm. A-1126.0; y sobre el Distrito de Pedriceña, en Kilóm. DA-251.

TEPEHUANES: Al Norte, en Kilóm. DB-217.625; y al Sur, en Kilóm. DB-215.647.

PURISIMA: Al Norte, en Kilóm. DE-83.945; al Sur en Kilóm. DE-87.441; y sobre el Distrito de Regocijo, en Kilóm. DN-1.693.

ASERRADEROS: Al Norte, en Kilóm. DE-131.539.

10.— **INFORME DE LADEROS:** De acuerdo con la regla 365, del Reglamento de Transportes, y con el artículo 214 del Boletín General de Transportes, los conductores de trenes locales y mixtos, deberán rendir informes de carros en los laderos sin agente, en la siguiente forma:

DISTRITO DE PEDRICEÑA: Local Norte, de Durango a Yerbanís, en Yerbanís.

LOCAL SUR: de Torreón a Yerbanís, en Yerbanís.

DISTRITO DE FRIO: Mixto Norte, de Felipe Pescador a Frío, en Frío.

MIXTO SUR: de Durango a Frío, en Frío.

DISTRITOS DE ASERRADEROS Y REGOCIJO: Nos. 324 y 326 en Aserraderos, Nos. 323 y 325 en Durango.

11.— **LLAMADAS POR TELEGRAFONO.**

DESPACHADORES: en Durango, una larga (-)

DESPACHADORES: en Torreón, una corta, una larga y una corta (o-o)

FELIPE PESCADOR: dos largas (- -)

FRIO: tres cortas (ooo)

EL SALVADOR: dos cortas y una larga (oo-)

GHORRO: una larga y dos cortas (-oo)

GUADALUPE VICTORIA: tres cortas y una larga (ooo-)

PROGRESO: una larga y una corta (-o)

AGUA VIEJA: dos cortas (oo)

PEDRICEÑA: tres cortas (ooo)

HUARICHIC: dos largas (- -)

CHINACATES: una larga, una corta y una larga (-o-)

TEPEHUANES: dos cortas (oo)

ASERRADEROS: dos cortas (oo)

PURISIMA: dos largas y dos cortas (- -oo)

TRENES EN CAMINO: cuatro cortas (oooo)

12.— **TELEGRAFONOS.** Todos los conductores, antes de iniciar cada viaje deberán de proveerse, en la oficina telegráfica de Durango, de un aparato telegráfico con sus respectivas varas, en condiciones de servicio y, en caso de que no les sea proporcionado, deberán informar al jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.T., antes de salir.

13.— **DISTRITO DE FRIO.**

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

Frío: la que está detrás del edificio de la estación.

Río Grande: la que está detrás de la bodega.

II.— **VIAS DEL PUBLICO.**

Frío: la vía No. 2.

Río Grande: la vía No. 2.

III.— **VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.**

En la estación de Vicente Guerrero, ladero apoyado en la vía principal, con capacidad de 14 unidades y, apoyada en éste, espuela E.S. con capacidad de 17 unidades. Sobre esta espuela se localiza una báscula marca "ROWE", con capacidad de 100 toneladas. Estas vías son propiedad de "ALMACENES NACIONALES DE DEPOSITO, S.A."

14.— **DISTRITO DE PEDRICEÑA.**

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

Pedriceña: la que está frente al edificio de la estación.

Chocolate: la que está frente al edificio de la estación.

II.— **VIAS DEL PUBLICO.**

Guadalupe Victoria: la vía de la bodega.

Yerbanís: la vía de la bodega.

Pedriceña: la vía No.2.

Chocolate: la vía No. 1.

La Goma: la vía No. 2.

III.— **COMO EXCEPCION A LOS TIEMPOS MINIMOS AUTORIZADOS PARA TRENES MIXTOS Y DE CARGA,** los trenes rumbo al Norte, que manejen 45 carros ó más, no deberán exceder velocidad de 45 (CUARENTA Y CINCO) kilómetros por hora de Yerbanís a Pedriceña y de Chocolate a La Goma.

IV.— En Kilóm. DA-7.0 hay un ladero propiedad de los Ferrocarriles, capacidad 110 unidades, que puede utilizarse como escape.

15.— **DISTRITO DE ASERRADEROS.**

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

Purísima: la que está frente al edificio de la estación.

II.— **VIAS DEL PUBLICO.**

Purísima: la vía conocida por "del público".

III.— **OTRAS VIAS PROPIEDAD DE LOS FERROCARRILES.**

En Kilóm. DE-59.647 hay un ladero con capacidad para 20 unidades que corresponde a la estación de Otinapa.

En Kilóm. DE-61-890 hay una espuela "EN" con capacidad para una unidad, para uso de la pedrera.

16.— **DISTRITO DE TEPEHUANES.**

VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Kilóm. DB-27.642 espuela "EN", propiedad de la Cía. BATJAC PRODUCTIONS, INC., capacidad 15 unidades.

17.— **DISTRITO DE SOMBRERETE.**

I.— **VIAS DEL PUBLICO:** Sombrerete, la vía conocida como "del público".

II.— La cola de la "Y" de Sombrerete sólo tiene capacidad para una máquina sencilla y una unidad más.

III.— En Kilóm. DF-0.600 hay un ladero propiedad de los Ferrocarriles, con capacidad para 7 unidades. Puede utilizarse como escape.

IV.— En Kilóm. DF-8.663, apoyada en la vía principal, espuela E.S. propiedad de la Cía. MINERA MEXICANA SOMBRERETE, S.A., capacidad 3 unidades.

18.- TERMINAL DE TORREON.

l.- La terminal de Torreón está bajo la jurisdicción de la Subdivisión de Torreón, y las características de las vías que utilizan los trenes y máquinas de esta Subdivisión de Durango, así como las disposiciones que deben observar para usarlas, son las siguientes:

a).- Entre Torreón Carga Kilóm. 1131.1 y la Conexión "B" Torreón Carga Kilóm. A-1136.121 se extienden dos vías principales además de la vía principal "A". La denominada con el No. 1 está destinada al movimiento de máquinas y trenes de carga rumbo al Sur; pero que también utilizan los trenes de pasajeros al mismo rumbo entre la Conexión "B" Torreón Carga Kilóm. A-1136.121 y el cortavía cuatro situado en el Kilóm. A-1135.057.

b).- La vía principal, situada a la izquierda de la vía No. 1 y del Patio de Carga, se denomina Vía No. 2 y está asignada al movimiento de trenes de carga y máquinas, rumbo al Norte.

c).- La vía principal "A" sigue siendo utilizada por los trenes de pasajeros EN AMBOS RUMBOS ENTRE TORREON CARGA KILOM. 1131.1 Y EL CORTAVIA CUATRO KILOM. 1135.057, Y EXCLUSIVAMENTE POR LOS RUMBO AL NORTE ENTRE EL CORTAVIA CUATRO Y LA CONEXION "B" TORREON CARGA.

d).- Los trenes de la Subdivisión Durango se mueven como material rodante entre Empalme Subdivisión Durango (Distrito de Pedriceña), Kilóm. A-1136+169 y Torreón Pasajeros o Torreón Carga, según el carácter del tren de que se trate.

e).- Trenes y máquinas procedentes del Distrito de Pedriceña de la Subdivisión Durango, con destino a Torreón Carga o Torreón Pasajeros, no se

registren ni pidan instrucciones al Despachador en Empalme Subdivisión Durango (Distrito Pedriceña), Salvo instrucciones en contrario; pero en la sección de observaciones del Registro de trenes de Torreón Pasajeros o Torreón Carga, según el caso, consignarán la hora en que hayan llegado al Empalme. Antes de invadir el punto de libraje de Empalme SUB-DIVISION DURANGO, se gobernarán por las señales del CAMBIADOR DEL CRUCERO "ALIANZA", y a falta de este empleado se abanderarán antes de invadir el tramo comprendido entre el Empalme y la Conexión "B" Torreón Carga.

f).- Trenes y máquinas que se muevan rumbo al Sur por la vía "Circulación Carga y Pasajeros Sur", están autorizados a correr adelante de trenes de primera clase entre la señal D-2 y Cortavía No. 4 (Excepción a la Regla 86).

g).- Trenes y máquinas que se muevan rumbo al Norte por vía No. 2 (CIRCULACION CARGA NORTE) no invadan el punto de libraje del extremo norte con vía No. 1 (CIRCULACION CARGA SUR), si la señal D-2 está exhibida a "PARAR"; en este caso comuníquense inmediatamente con el Despachador para recibir instrucciones. Antes de invadir dicho punto de libraje, se abanderarán por los trenes o máquinas de la misma dirección que puedan moverse por la vía principal "A" (CIRCULACION PASAJEROS NORTE).

h).- Trenes y máquinas que se muevan rumbo al Norte por la vía principal "A" (CIRCULACION PASAJEROS NORTE), no invadan el punto de libraje de CONEXION "B", Torreón Carga, si la señal D-2 está exhibida a "PARAR". En este caso comuníquense inmediatamente con el Despachador pidiendo instrucciones.

T A B L A D E V E L O C I D A D E S

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	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	60.00	66.00	72.00	78.00	84.00	90.00	96.00	1.02	1.08	1.14	1.20
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	80.00
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	60.00
25	2.24	4.48	6.72	8.96	11.20	13.44	15.68	17.92	20.16	22.40	24.64	26.88	29.12	31.36	33.60	35.84	38.08	40.32	42.56	44.80
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	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	28.57
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	26.00
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	24.00
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	22.40
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	21.00
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	95	1.90	2.85	3.80	4.75	5.70	6.65	7.60	8.55	9.50	10.45	11.40	12.35	13.30	14.25	15.20	16.15	17.10	18.05	19.00
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	18.00
75	85	1.71	2.57	3.43	4.29	5.14	6.00	6.86	7.71	8.57	9.43	10.29	11.14	12.00	12.86	13.71	14.57	15.43	16.29	17.14
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	16.00
85	75	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	15.20
90	70	1.43	2.14	2.85	3.56	4.27	4.98	5.69	6.40	7.11	7.82	8.53	9.24	9.95	10.66	11.37	12.08	12.79	13.50	14.21
95	65	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	13.60
100	60	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	12.80

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 antedichos. En seguida 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 y, 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 k. p. h. Se busca esta velocidad en la columna de la extrema izquierda y la contestación se obtiene en la columna que corresponde a un kilómetro: 2 minutos 24 segundos.
- 3).-Un tren marcha a razón de 50 k. p. h. y se quiere saber qué distancia recorre en 12 minutos. En la columna de la extrema izquierda —velocidad en k. p. h.— se localiza el dato 50 k. p. h. y, siguiendo la línea horizontal hasta la columna donde se encuentran los 12 minutos, se obtiene la contestación 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 18 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en k. p. h. habrá de desarrollarse. Búsquense, en la columna que corresponde a 12, los 18 minutos y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará que la velocidad que debe desarrollarse es de 45 k. p. h.

