



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

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

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

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

LIC. JORGE TAMAYO LOPEZ PORTILLO
DIRECTOR GENERAL

LIC. MANUEL CERVANTES IBARRA
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, compensándose perfectamente de uno y otros. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias."

DIVISION DE CARDENAS

REGION NORESTE

HORARIO N° 9

COMIENZA A REGIR A LAS 0H. DIM. DEL

MARTES 1 DE DICIEMBRE DE 1992.

NOTA DEL REGLAMENTO R.O.º

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

EPIFANIO VIVEROS MEJIA

GERENTE REGIONAL ZONA NORTE

RENE PALOS PACHECO

SUBGERENTE REGIONAL DE TRANSPORTE

MONTERRREY, N. L.

OFICIALES DE LA DIVISION

DOMINGO PIÑA DIAZ

SUPE. DE DIVISION

SALVADOR RIVERA JUAREZ

AYDTE. SUPE. S. L.

ISMAEL SALAS BALDERAS

AYDTE. SUPE. S. T.

EN LUIS POTOSI, S. L. P.

FERNANDO RAMIREZ CAZARES

AYDTE. SUPE. S. T.

CARDENAS, S. L. P.

NARCISO FERNANDEZ LOPEZ

AYDTE. SUPE. S. L.

JESUS GASCA RAZO

AYDTE. SUPE. S. T.

TAMPICO, TAMPS.

ROGELIO OVALLE AGUILAR

JEFE DE DESPACHADORES

EN LUIS POTOSI, S. L. P.



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 o vacíos, o de cargados o vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.

(2) PARA ECUACIONAR EL TONELAJE de un tren y ajustar lo 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	<u>420 Tons.</u>
Total	2,520 Tons. ecuacionadas

(3) CON EL RIEL MOJADO en pendientes ascendentes, debe rebajarse el 5% del tonelaje ecuacionado ---- asignado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE AGUASCALIENTES KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			DISTRITO DE SALINAS	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO MESA GIRATORIA REGISTRO TELEGRAFICO "Y"					
		PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDENDO	PASAJEROS			PRIMERA CLASE	MIXTO DIARIO	ESCAPES			OTRAS				
													351		352	
													MIXTO DIARIO	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	POR CIENTO
A-600	14.4	S. H.M. 8.45	0.88	5	D	CHICALOTE (CL)	7	0.00	b 16.38	H.M. L1.650	PATIO 27	RY				
L-21	20.4	b 8.53				CANADA			b		105					
L-25	24.6	b	0.87			JALTOMATE			b		NO HAY					
L-28	27.2	b	0.81	13		AMAPOLA DEL RIO	18	0.20	b		NO HAY					
L-31	30.9	b				GALLARDO			b		6ES					
L-36	35.4	b 9.14	1.00			EL TULE			b 16.17		24					
L-38	37.4	b				VILLA JUAREZ			b		NO HAY					
L-41	40.5	b	0.92	12		SAN JOSE DEL RIO	17		b		NO HAY					
L-51	50.9	b 9.32				SAN GIL		0.00	b 15.59		20-19					
L-56	55.9	b	0.34	7		BIMBALETES	9		b		NO HAY					
L-59	59.0	p 9.44			D	LORETO (FE)			p 15.48		113					
L-70	70.0	b	1.20	19		GENARO	24		b		6ES					
L-79	78.2	b 10.07	1.50			TAURO			b 15.23		34					
L-83	82.8	p 10.15		5	D	LA HONDA (LH)	6		p 15.16		26					
L-90	89.3	b	0.00	12		LA OLMA	15	1.00	b		NO HAY					
L-94	93.7	b 10.31				PEÑON BLANCO			b 14.59		24					
L-110	109.9	q 10.50		16	D	SALINAS (NA)	20	0.40	q 14.40		12-42	GT				
L-124	123.6	b 11.25	1.50	12		SOTOL	16		b 14.02		16	T				
L-130	130.0	b	0.00	11		EL JAIBITO	15	1.50	b		NO HAY					
L-138	137.1	p 11.41			D	ESPIRITU SANTO (PI)			p 13.47		117	G				
L-153	153.0	b 11.57	1.40	13		TOLOSA	18	0.20	b 13.30		22	T				
L-163	162.5	p 12.09	1.20	8	D	IPINA (SG)	11		p 13.19		22					
L-174	173.8	b 12.24		12		ARENAL	16		b 13.04		12					
L-179	178.6	b	0.00			EL VIEJO		1.50	b		NO HAY					
L-186	185.7	b		13		EL CORTE	18		b		NO HAY					
L-190	189.6	p 12.44x352			D	JULIAN CARRILLO (JU)			p 12.44x352		14					
L-196	196.0	b				PALMAR PRIMERO			b		NO HAY					
L-205	204.7	b	1.50	18		OJO ZARCO	23	0.90	b		NO HAY					
L-212	211.3	b 13.06				ESTANZUELA			b 12.19		32					
	222.3	13.18	0.68	10		EMP.D.CARDENAS(DIST.SALINAS)	13	0.20	12.07							
B-528	222.5					CONEXION PASS. NORTE						RT				
	223.8		0.20			"Y" SAN LUIS POTOSI	4					Y				
BL-1	224.7	L1.13.30 H.M.				DN.SAN L. POTOSI PASS(DSCS)			S.12.00 H.M.			CMR				
B-525	224.7					DN.SAN LUIS POTOSI CGA. (SP)						PATIO BCGRT				
		351				HORARIO N° 9			352							
		MIXTO DIARIO							MIXTO DIARIO							

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

El perfil de este Distrito en la Pág. 10

- NOTAS 1)- Entre Emp. D. Cárdenas (Dist. Salinas) y San Luis Potosi Pass. o San Luis Potosi Cga, los trenes del Distrito de Salinas se sujetarán en su movimiento, a lo prescrito en el capítulo de instrucciones especiales.
 2)- En Conexión Pasajeros Norte se registrarán únicamente los trenes de primera clase del Distrito de Montaña, los demás trenes se registrarán sólo cuando reciban orden de tren para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A)

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE AGUASCALIENTES KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE MONTAÑA	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO MESA GIRATORIA REGISTRO TELEGRAFICO "Y"		
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDENDO	PASAJEROS			PRIMERA CLASE		ESCAPES	OTRAS				
		355						137							
		MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO					MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO						
B-525	224.7					DN. SN. L. POTOSI CGA. (SP)						PATIO	BCRT		
BL-1	224.9		S. 8.00			DN. SN. L. POTOSI PASS(DS-CS)				H.M. L1.19.00			CMR		
	225.6					"Y" SAN LUIS POTOSI		0.19	3		0.20		Y		
B-528	227.3					CONEXION PASS. NORTE							RT		
B-528A	227.5		8.07			EMP.D.CARDENAS(DIST.SALINAS)					0.23	18.52			
B-528B	227.6					EMP.D.CARDENAS(DIST.MONTAÑA)									
L-242	242.0		8.20	0.00	12	ALONSO				17	0.39	18.39	33	T	
L-252	251.6		b 8.30	1.00	8	TECHA				10		b 18.30	49	T	
L-259	258.6		b 8.38	1.50	6	VENTURA				8	1.22	b 18.22	127-13	T	
L-270	269.1		b 8.50	0.00	10	CORCOVADA				14		b 18.10	30-IES	T	
L-275	274.4		b 8.56		4	POZO				7	1.50	b 18.04	28	T	
L-278	277.9		b	0.62	9	LOS VENADITOS				11		b	NO HAY		
L-285	284.2		b 9.09			PEOTILLOS						b 17.51	96	T	
L-290	290.0		b	0.42	6	SAN IGNACIO				9	1.25	b	NO HAY		
L-292	291.7		b 9.19			SILOS						b 17.41	25	T	
L-301	300.2		p 9.33	1.60	11	VILLAR (VR)				14	0.25	p 17.28	PATIO 44-37	RY	
L-310	309.3		b 9.53		14	LA JOYA				20	3.00	b 17.07	22	T	
L-315	315.0		p 10.07		8	MONTAÑA (MQ)				12	2.86	p 16.55	PATIO 101-75	RY	
L-328	327.1		10.20		11	CERRITOS (CX)				13	1.50	p 16.40	PATIO 28-35	T	
L-339	338.4		b 10.36		9	EL GATO				12	0.75	b 16.21	30	T	
L-345	344.2		b 10.43	0.40	5	LA BORREGUITA				7	0.50	b 16.14	46	T	
L-349	349.0			0.00	10	EL TEJOCOTE				14	0.75		NO HAY		
L-356	355.8	H.M. S16.05x138	p 10.55			SAN BARTOLO (BD)						p 16.00	PATIO 29-21	GT	
	356.0		11.05x354			EMP.DIST. RIO VERDE				12	0.55			Y	
L-367	366.7	b 16.20	b 11.16	0.15	8	VIEJO						b 15.39	b 10.40	33	T
L-377	376.6	b 16.30	b 11.26	0.10	8	LAS TABLAS				11	0.11	b 15.29	b 10.29	120	GT
L-379	378.1					LOS ANTEOJOS								NO HAY	
L-386	385.3	b	b	1.00	12	EL DIVISADERO				16	0.60	b	b	NO HAY	
L-391	390.7	b 16.46	b 11.44			DURO						b 15.13	b 10.12	30	T
L-400	399.9	b 16.56	b 11.54	1.25	8	LA CINTA				11	0.30	b 15.04	b 10.02	29	T
L-415	414.1	L1.17.15 H.M.	L1.12.10 H.M.	1.50	12	DN CARDENAS (DM)				16	0.60	S. 14.50 H.M.	S. 9.45 H.M.	PATIO	BCGRY
		355	137				HORARIO N° 9			138	354				
		MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO							PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO				

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE" Excepto que No. 354 es superior al No. 355.

- NOTAS: 1)- Entre Emp. D. Cárdenas (Dist. Montaña) y San Luis Potosi Pass, o San Luis Potosi Cga, los trenes del Distrito de Montaña se sujetarán en su movimiento, a lo prescrito en el capítulo de instrucciones especiales;
 2)- En el registro de trenes de Conexión Pasajeros Norte se registrarán únicamente los trenes de primera clase del Distrito de Montaña; los demás trenes se registrarán sólo cuando reciban orden de tren para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).
 3)- Los trenes rumbo al Norte deben conservar un intervalo de VEINTE (20) minutos de Villar a Montaña. (Excepción a la Regla 91).
 4)- El tiempo de los trenes de primera clase, en la estación de Cerritos, se aplica frente al edificio de la estación. (Excepción a la Regla 5).
 5)- Trenes del Distrito de Montaña irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de Rio Verde, moviéndose bajo protección de abanderados entre Emp. Dist. Rio Verde y San Bartolo.
 6)- No. 354 y 355 informaran al despachador de su llegada y salida a San Bartolo cuando esta oficina no este en servicio.

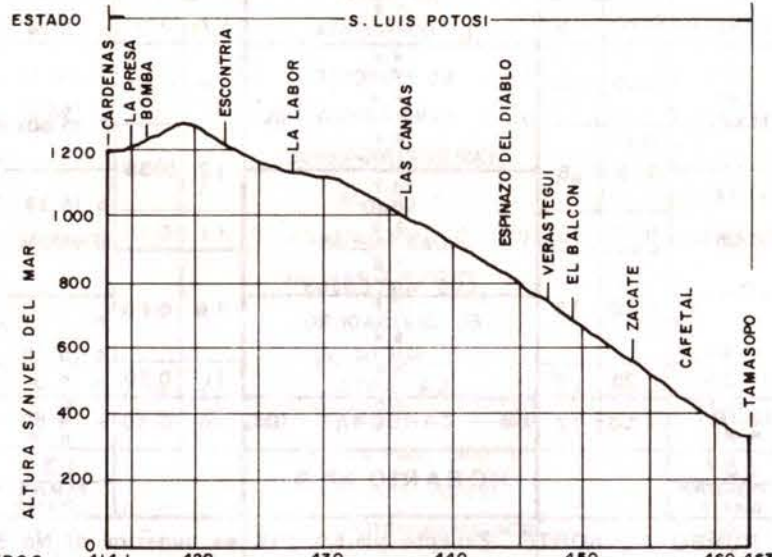
EL PERFIL DE ESTE DISTRITO EN LA PAG. 10

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE AGUASCALIENTES KILOMETROS	RUMBO AL NORTE PRIMERA CLASE 137		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE LAS CANOAS ESTACIONES		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR PRIMERA CLASE 138		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS. ESCAPES OTRAS	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"
		PASAJEROS DIARIO	H. M.			PASAJEROS DIARIO	H. M.			PASAJEROS DIARIO	H. M.		
L-415	414.1	S. 12.30		1.50	15	DN	CARDENAS (DK)	18	0.00	LI. 14.30		PATIO	BCGRY
L-418	417.1						LA PRESA					3ES	
L-418A	417.5						BOMBA					7ES	T
L-424	423.2	b. 12.47		1.60			ESCONTRIA		2.60	b. 14.13	16		T
L-429	428.7	b. 12.57			8		LA LABOR	11	2.90	b. 14.04	72		T
L-437	437.0	p. 13.14			14	DN	LAS CANOAS (BF)	17		p. 13.49	22-43		T
L-445	444.9	b. 13.31x138			15		ESPINAZO DEL DIABLO	17		b. 13.31x137	18		T
L-449	448.7	p. 13.40			9	DN	VERASTEGUI (VD)	10	3.00	p. 13.20	NO HAY		
L-450	449.5	13.42		0.00			EL BALCON			13.17	32		T
L-455	454.6	b.			17		ZACATE	19		b.	NO HAY		
L-459	458.6	b. 14.04					CAFETAL			b. 12.57	64-11ES		T
L-464	463.7	LI. 14.15			9	DN	TAMASOPO (TA)	10		S. 12.45	PATIO		GRY

HORARIO No 9

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

- NOTAS:**
- Los trenes rumbo al norte deben conservar un intervalo de veinte(20) minutos de Las Canoas a Tamasopo excepto al aproximarse a estaciones. (Excepción a la Regla 91)
 - TRENES INFERIORES RUMBO AL SUR que vayan hasta alguna estación entre Tamasopo y Cárdenas a encontrar a trenes superiores, librándolos por su tiempo (Reglas 87 y 89), quedan autorizados para ocupar la vía principal; pero antes de ocuparla se protegerán por medio de abanderados.



PENDIENTE MAXIMA % ASCENDIENDO	AL NORTE	1.50	1.60	0.00	2.60	2.90	3.00
CURVATURA MAX.		9°30'		14°30'			

DISTRITO DE LAS CANOAS

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE AGUASCALIENTES KILOMETROS	RUMBO AL NORTE PRIMERA CLASE 137		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE LAS PALMAS ESTACIONES		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR PRIMERA CLASE 360		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS. ESCAPES OTRAS	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"	
		PASAJEROS DIARIO	H. M.			PASAJEROS DIARIO	H. M.			PASAJEROS DIARIO	H. M.			
L-464	463.7	S. 14.20		1.50	10	DN	TAMASOPO (TA)	13		LI. 12.40		PATIO	GRY	
L-471	470.1	b.					LA CHACA			b.		NO HAY		
L-474	473.7						ABACATAM	1.50				29-2	T	
L-475	474.5	p. 14.35		0.60	1	D	TAMBACA (MK)	1		p. 12.25		PARTICULARES		
L-481	480.6	p. 14.43			5	D	RASCON (R)	7		p. 12.17		30-4EN	T	
L-487	487.0	b. 14.52		1.50	7		SAN DIEGUITO	9	0.40	b. 12.07		29	GT	
L-496	495.6	b. 15.02		1.32	8		LAS CRUCITAS	11	1.50	b. 11.57		16	T	
L-502	501.1	b. 15.10		0.00	6		QUINIENITOS	8		b. 11.49		117-11	G	
L-506	505.3	b. 15.17			5		MICOS	6	0.70	b. 11.42		29		
L-508	507.8	b.		0.28	15		PAGOPAGO	20		b.		NO HAY		
L-516	515.6	b. 15.36					SAN MATEO		1.50	b. 11.24		104	T	
L-530	529.6	p. 16.05		1.50	17	DN	VALLES (VI)	20		11.05		PATIO 40-83	GY	
L-545	544.1	p. 16.22			15	D	EL ABRA (AF)	20		p. 10.42		PATIO 13-101	T	
L-548	547.8	b. 16.28		0.00	5		TANINUL	7	1.45	b. 10.33		25	T	
L-556	555.8	p. 16.40		0.54	11	DN	LAS PALMAS (PM)	14	1.50	10.20		PATIO	GRY	
L-565	564.2	p. 16.56			8	D	TAMUIN (RG)	10		p. 10.05		PATIO 100-90	GY	
L-575	574.5			1.50	9		COCO	12	1.46			NO HAY		
L-584	583.6	b. 17.16			8		CELIS	11	1.50	b. 9.43		121	T	
L-594	593.2	b.			9		VELASCO	11		b.		NO HAY		
L-605	604.1	b. 17.37		1.08	9		AUZA	12	1.10	b. 9.21		108	T	
L-614	613.9	p. 17.50			9	DN	EBANO (BN)	11	1.50	p. 9.10		PATIO 30-66	T	
L-621	620.3	b.		1.50	6		FERRONALES	8	1.39	b.		NO HAY		
L-625	624.3	b. 18.02			4		CHIJO	5	1.25	b. 8.56		122		
L-631	630.2	b.			6		MENDEZ	7	1.50	b.		NO HAY		
L-633	633.0	b.		1.16	8		LAZARO CARDENAS	10	1.41	b.		NO HAY		
L-639	638.4	b. 18.21		0.00			CHILA			b. 8.37		107	T	
L-642	641.3				8		EL CLARIN	10	0.25			NO HAY		
L-647	646.9	b. 18.31		0.20			OCHOA			b. 8.26		28	T	
L-650	649.9	p. 18.36					FERROAUTLAN (DG)	11	0.62	p. 8.21		PARTICULARES		
L-657	656.1	b. 18.42		0.00	8	D	TAMOS			b. 8.15		28	T	
L-661	660.2	18.47	S. 15.05		4		EMP. DIST. MAGOSAL	5	0.00	LI. 7.45		8 10	VER INSTRUCCIONES ESPECIALES. PATIO	T
L-669	668.5	LI. 19.00	LI. 15.20		8	DN	TAMPICO (KO)	10		S. 7.30		S. 8.00		R
L-673	672.6			0.33			(EMP. DIVN. GOLFO A GRANDE)							T
L-674	673.8				8	DN	DOÑA CECILIA (HF)	10	0.32					BCRTY

DEL DISTRITO DE MAGOSAL

AL DISTRITO DE MAGOSAL

HORARIO No 9

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE" en vía sencilla.

- Trenes inferiores y máquinas de patio están autorizados para correr adelante de trenes de primera clase entre Tampico y Doña Cecilia. (Excepción a la Regla 86)
- Equipo de tren No.171 sale de Tampico 7h45m. llega a Arbol Grande 7h50m. Equipo de tren No.172 sale de Arbol Grande 18h40m. llega a Tampico 18h45m.

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO ESTA EN LA PAGINA. 11

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DISTRITO MAGOSAL KILOMETROS	RUMBO AL NORTE PRIMERA CLASE 359		DISTRITO DE MAGOSAL ESTACIONES		RUMBO AL SUR PRIMERA CLASE 360		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"
		MIXTO DIARIO	POR CIENTO	ESTACIONES PASAJEROS	MIXTO DIARIO	POR CIENTO	ESCAPES	OTRAS		
XX-81	80.8				EXTREMO VIA					GRY
XX-77	76.5	S. 11.45			MAGOSAL (MD)		LI. 11.05	12	-4ES	
XX-75	74.4	b. 11.51	0.15	3	MINCUINI	4	b. 10.58	12		
XX-72	71.1	b.	0.40	10	PLACETAS		b.		NO HAY	
XX-69	68.1	b. 12.15			OZLUAMA	12	b. 10.36	31		
XX-64	63.7	p. 12.26		7	CORONEL MASCAREÑAS (UA)	8	p. 10.24	4		T
XX-60	59.1	b.			TANCEME		b.		NO HAY	
XX-56	55.1	12.48		26	LOS MANANTIALES	29	10.03		1EN	
XX-47	46.7	p. 13.07			LA PUENTE (PU)		p. 9.45		6EN	G
XX-45	44.2	b. 13.13		4	SAN CARLOS	5	b. 9.38	8		
XX-39	38.7	b. 13.24		9	CEBADILLA	10	b. 9.25	12		
XX-37	36.4	b. 13.32	0.50		CHAPANCAL		b. 9.17		NO HAY	
XX-30	29.7	b. 13.47		26	LAGARTERO	29	b. 9.01		3EN	
XX-26	26.0	b.			QUEBRACHE		b.		NO HAY	
XX-24	23.3	b. 14.05			CARBONO		b. 8.44		PARTICULARES	
XX-22	22.0	b. 14.10			PALÁCHO		b. 8.39	10		
XX-19	18.9	b.		15	AGRARIOS	16	b.		NO HAY	
XX-13	12.5	b. 14.30			TOPILA		b. 8.19	7		
XX-5	5.0	b. 14.47		12	PEDERNALES	13	b. 8.02	10		
XX-2	1.6	b.			RIO PANUCO		b.		NO HAY	
L-660	0.0	LI. 15.00 H.M.		8	EMP. DIST. MAGOSAL	9	S. 7.50 H.M.		PATIO	RT
		359 MIXTO DIARIO		HORARIO No 9		360 MIXTO DIARIO				

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que No 360 es superior a No 359.

NOTAS:

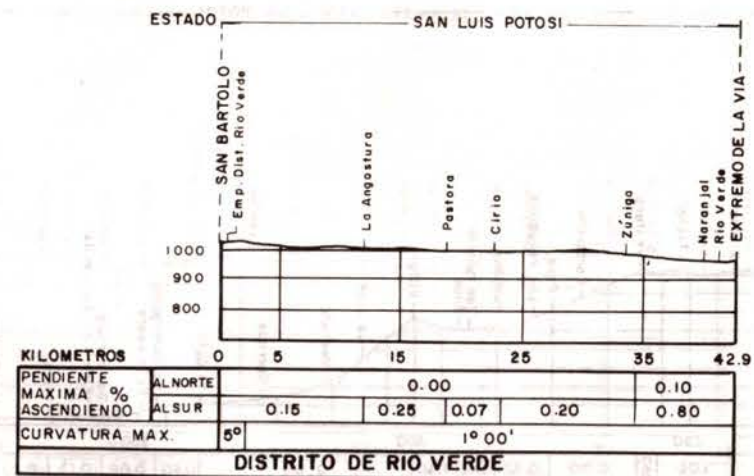
- 1).- Cuando no haya servicio telegráfico en Magosal, el tren que deba salir como No 359 queda autorizado para asumir su itinerario sin boleto de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C)
- 2).- El tren que deba salir de Emp. Dist. Magosal como No 360, queda autorizado para asumir su itinerario sin boleto de despacho (Excepción a la Regla 83-C).

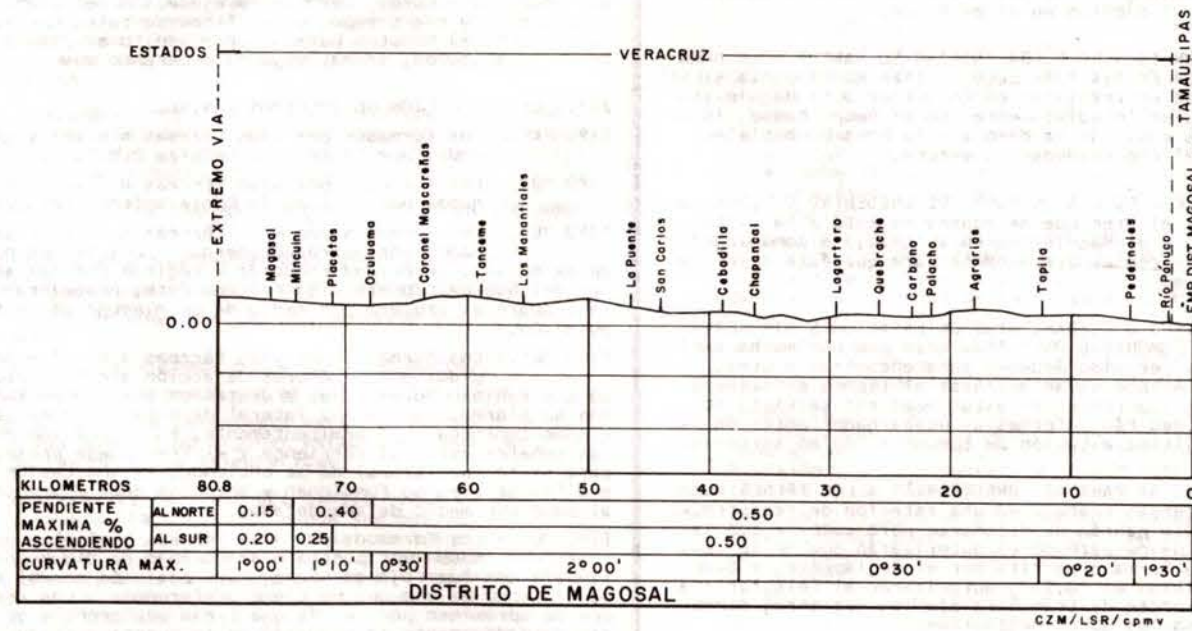
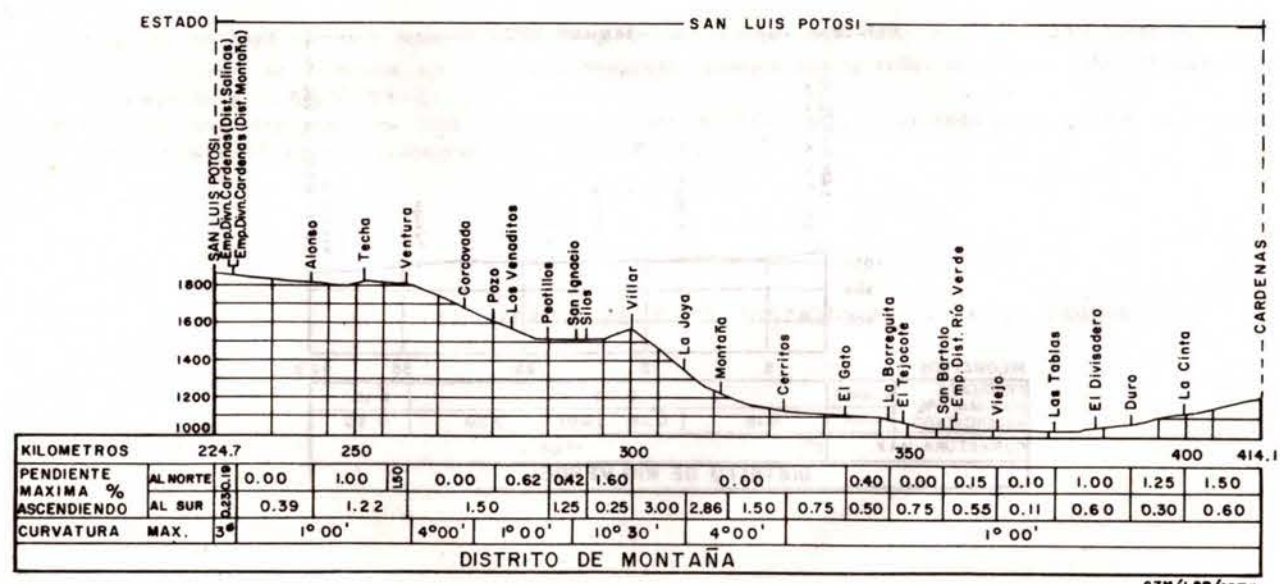
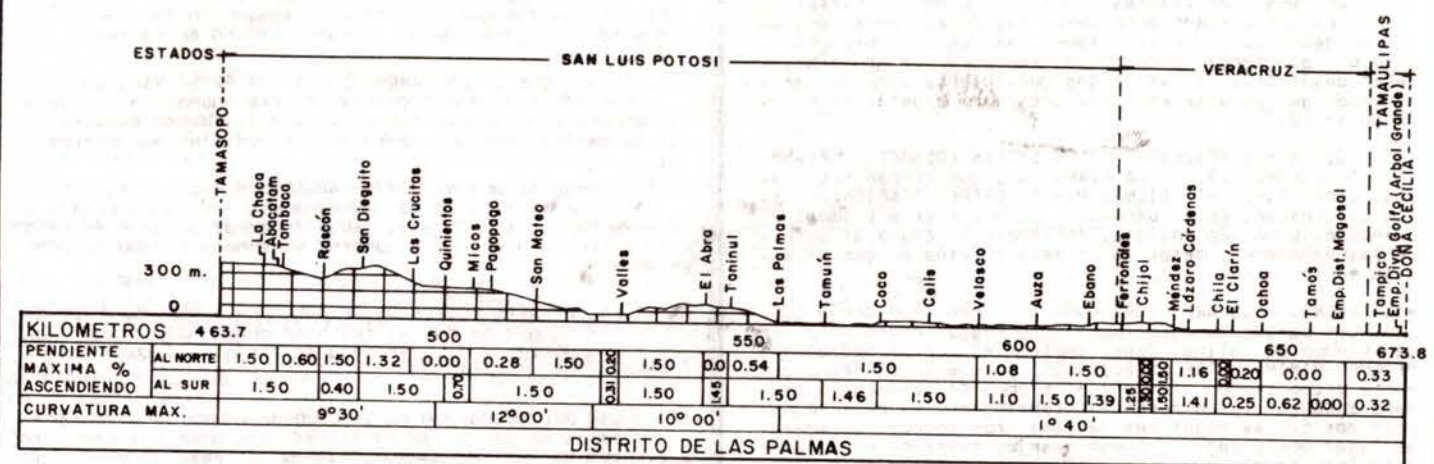
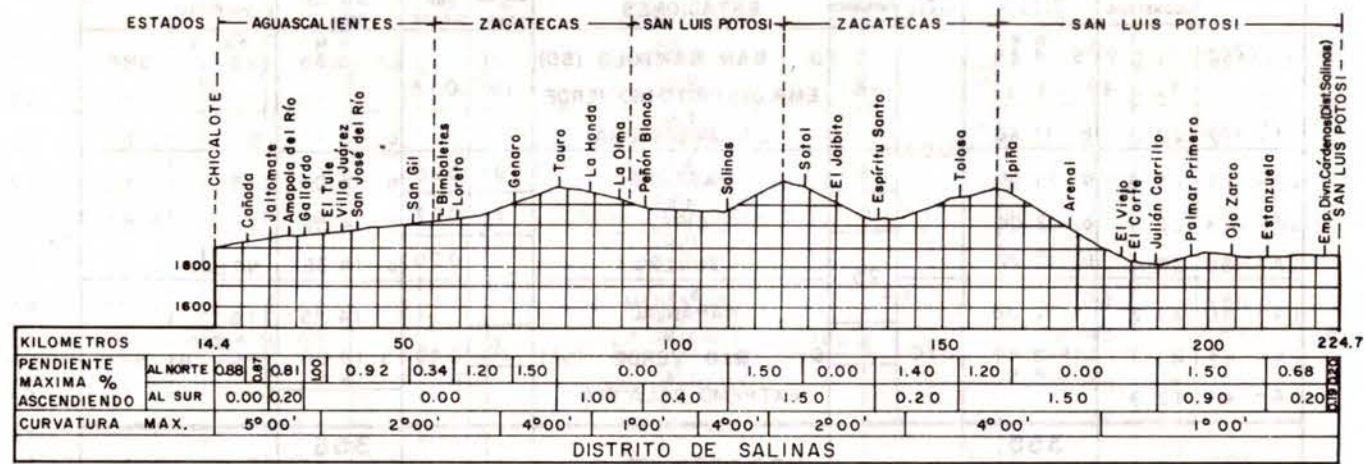
EL PERFIL DE ESTE DISTRITO ESTA EN LA PAGINA. 11

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DISTRITO RIO VERDE KILOMETROS	RUMBO AL NORTE PRIMERA CLASE 355		DISTRITO DE RIO VERDE ESTACIONES		RUMBO AL SUR PRIMERA CLASE 356		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		COMBUST. GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"
		MIXTO DIARIO	POR CIENTO	ESTACIONES PASAJEROS	MIXTO DIARIO	POR CIENTO	ESCAPES	OTRAS		
L-356	0.2	S. 11.25			D SAN BARTOLO (BD)		LI. 15.35			PATIO 29-21 GRT
.....	0.0		16	EMP. DISTRITO RIO VERDE	19	0.15			Y
LA-12	12.0	b. 11.46	0.00		LA ANGOSTURA		b. 15.11	6		T
LA-18	17.8	b. 11.56		8	PASTORA	9	0.25		13	T
LA-23	22.4	b. 12.04		6	CIRIO	7	0.07		7	T
LA-34	33.4	b. 12.22		23	ZUÑIGA	26	0.20			NO HAY
LA-40	39.2	12.30			NARANJAL		14.25		16	
LA-42	41.1	LI. 12.40 H.M.	0.10	3	RIO VERDE (VF)	3	0.80			PATIO 15-16 RTY
LA-43	42.9				EXTREMO DE LA VIA					
		355 MIXTO DIARIO		HORARIO No 9		356 MIXTO DIARIO				

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

- 1).- Cuando no haya servicio telegráfico en San Bartolo, el tren que deba salir como No. 355 queda autorizado para asumir su respectivo itinerario sin boleto de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- 2).- Cuando no haya servicio telegráfico en Río Verde, el tren que deba salir como No. 356 queda autorizado para asumir su respectivo itinerario sin boleto de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- 3).- Trenes del Distrito de Río Verde deben moverse bajo protección de abanderados entre Emp. Distrito Río Verde y San Bartolo.





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 hacer parada en estaciones intermedias donde sólo tengan 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, MIXTOS 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 posible, 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 deberán 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 retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario, excepto donde se destina dicho tiempo para tomar alimentos, SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS, y comunicándolo, previamente, al Despachador; 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, informándole 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 LIBRAMIENTO 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 SERVICIO DE COMUNICACION. Todo tren que con mucha anticipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y aquellos trenes que vayan a librar el tiempo de itinerario de trenes superiores en estaciones sin servicio de comunicación, pedirán informes al Despachador antes de salir de la última estación de comunicación en servicio.
- 11).= PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES cuando no tengan trabajo en una estación de registro, en la cual sólo habrán de detenerse para cumplir con la Regla 83-A, los despachadores autorizarán que no se registren en la forma prescrita por el Reglamento, y cuando hayan 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 TELEGRAFICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya Telegrafista en servicio debe dejarse el libro de registro de trenes en la caja para guías, si la hay, y, a

- falta de ésta, en la caseta del teléfono o del telegrafista.
- 13).= TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas del uno y medio por ciento o mayores, debe comprobarse que los frenos trabajen correctamente. Los Conductores vigilarán el cumplimiento de la Regla 395.
 - 14).= TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes de uno y medio por ciento o mayores, deben asegurarse 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 Estación correspondiente los números y la hora en que fuerón dejados.
 - 16).= EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben viajar 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 accidentes.
 - 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 asignada a determinado servicio, y si su tren no cabe en una sola vía, harán los cortes necesarios para dejar libre la vía principal y las de operaciones.
 - 19).= CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS, deben traer consigo su equipo para el manejo de boletos.
 - 20).= DESCARGA DE TANQUES CONTENIENDO MATERIAS INFLAMABLES. Los tanques conteniendo gasolina o sus derivados, alcohol, aceite combustible, kerosina, petróleo refinado, o cualquier otro líquido inflamable, deben ser descargados en la vía destinada para descarga de tanques. En donde no haya vía para tal objeto, la descarga debe hacerse en la vía de la bodega, pero aislándolos de los demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca la mayor seguridad.
 - 21).= DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros a nivel con calles o caminos públicos no deben obstruirse por más de cinco (5) minutos, pero si la ejecución del trabajo requiere más de ese tiempo, deben librarse tales cruceros cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.
 - 22).= CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.
 - TIPO "A".= Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Sistema de Señales C.T.C.
 - TIPO "B".= Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Señales de Enclavamiento (Reg.165).
 - TIPO "C".= Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Guarda-Crucero. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del Guarda-Crucero. Si faltara éste, protegeran su paso sobre el crucero por medio de un miembro de la tripulación.
 - TIPO "D".= Los formados por vías férreas a nivel y protegidos por semáforos de acción electro-automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se enciende continua o intermitentemente, es indicación de que las señales están al corriente y el tren puede proseguir, pero si la luz lateral no se enciende, es indicación de que las señales no funcionan y entonces debe protegerse el paso por medio de abanderados.
 - TIPO "E".= Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por puerta o disco rojo de día y además lámpara con luz roja de noche, cuya posición normal es obstruyendo la vía que no tiene preferencia. Los trenes que se aproximen por la vía que tiene preferencia observan cuidadosamente la posición de la puerta o disco, para obrar en consecuencia. Los trenes que se muevan por la vía que no tiene preferencia, harán parada efectiva antes de pasar el crucero y si no hay tren a la vista por la vía que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta o disco para colocarlo en la posición de obstruir

- la vía que tiene preferencia; después de pasar su tren, restablecerá dicha puerta o disco a su posición normal.
- TIPO "F".= Los formados por vías férreas a nivel y anunciados por placas alusivas. No tienen señales ni Guarda-Crucero.
 - TIPO "G".= Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, protegidos por semáforos de acción 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 00-61 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 00-61 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 EN LAS INSTALACIONES DEL CAMINO. Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.), hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y ganado, puentes de estructura superior, tomas de 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 "llamas" 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, aun cuando éstas se encuentren cerradas, las cejas de las ruedas pueden abrirlas sin dañar la estructura del cambio. De diez a doce segundos, aproximadamente, después de que las últimas ruedas han accionado las agujas, éstas 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.
- 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 caboose, conservando en su recorrido una velocidad de 38 K.P.H. a excepción de los trayectos que están protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de tracción, los restantes quedan conectados en paralelo con el generador principal en tales condiciones, es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de las locomotoras a menos de la que esta 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 Ayudantía Médica. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico del IMSS., más inmediato, a la brevedad posible.
 - III).= CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, este 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 Ayudantía 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

1.-RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS: en las oficinas telegráficas de Chicalote, San Luis Potosí Pasajeros, San Luis Potosí Carga, Montaña, San Bartolo, Cárdenas, Tamasopo, Tampico y Doña Cecilia.

2.-LIBROS DE BOLETINES: en las oficinas telegráficas de San Luis Potosí Pasajeros, San Luis Potosí Carga, Río Verde, Cárdenas, Tampico y Doña Cecilia.

3.-GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS: en concordancia con la Regla 103-A, los trenes que manejen esta clase de equipo no deben exceder la velocidad de 30 K.P.H. en tangentes, ni de 20 K.P.H. en curvas, excepto cuando se maneje la grúa - "BUCYRUS" NM-19618 entre Villar y Montaña y entre Cárdenas y Tamasopo, en cuyos tramos no debe excederse la velocidad de 20 K.P.H. requiriéndose además, manejo cuidadoso especialmente al pasar sobre cambios. El peso de esta grúa es de 120 toneladas, está equipada con frenos de aire tipo G-6 para conectarse con la línea del tren, debiendo en estos casos llevar cerrada la llave de pie. Los conductores, antes de moverla, deben cerciorarse que la pluma esté debidamente asegurada con sus bridas y tirantes; que los engranes de movimiento de los trucks estén desconectados; que las rozaderas no estén bloqueadas con las placas que tienen para ese objeto y que los frenos de aire y de mano estén en perfectas condiciones, para lo cual tomarán informes del maquinista de la grúa ya que sólo podrá ser movida a cargo de éste. Esta grúa no debe moverse sobre las vías de los Distritos de Río Verde y Magosal.

4.-ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.

DISTRITO DE SALINAS: Chicalote, San Gil, Loreto, Tauro, Salinas y Julián Carrillo.

DISTRITO DE MONTAÑA: Ventura, Peotillos, Villar, Montaña, Cerritos, San Bartolo y Las Tablas.

DISTRITO DE LAS CANOAS: Tamasopo y Las Canoas.

DISTRITO DE LAS PALMAS: Tamasopo, Tambaca, Valles, El Abra, Las Palmas, Tamuin y Ebano.

Los trenes que tengan que completarse en los lugares antes mencionados lo harán en esperar instrucciones del Jefe de Despachadores.

5.-AVISOS A LOS RESTAURANTES. Los conductores de los trenes que a continuación se mencionan, informarán por telégrafo, a los encargados de los restaurantes de las estaciones de comida, el número de pasajeros que van a tomar alimentos: No.137 de Las Tablas, al restaurante de Cárdenas, y No.138, de Tamasopo, al restaurante de Cárdenas.

6.-TRENES DOBLES. Las máquinas ayudadoras, en trenes de carga, deben colocarse de manera que cada máquina remolque su propio tonelaje.

7.-LOCOMOTORAS.

I.-APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE. En Cárdenas hay toma de combustible para abastecer las máquinas que hacen el servicio de carga. Las máquinas que efectúan el servicio de pasajeros y mixtos, no necesitan tomar combustible a su paso por dicha terminal pero deben salir con sus tanques llenos, tanto de San Luis Potosí como de Doña Cecilia, y solamente en casos de emergencia harán uso de la referida toma, en cuyo caso informarán por telégrafo la causa al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S. L.

II.-PARA MOVER MAQUINAS MUERTAS descendiendo pendientes del 3% o mayores, los frenos de dichas máquinas deben funcionar debidamente; de lo contrario sólo se moverán con autorización del Superintendente o de sus Ayudantes.

8.-PARADAS PARA LA INSPECCION DE LOS TRENES DE CARGA.

Los trenes de carga deberán hacer una parada 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, a menos que antes y dentro del tramo correspondiente hayan hecho la parada y efectuado la inspección, en cuyo caso deberá tomarse como base el kilómetro donde se dió cumplimiento a esta disposición, para calcular la distancia de la próxima parada con el mismo objeto. Estas paradas no deberán hacerse entre estaciones.

9.-HORAS DE SERVICIO DE LAS TRIPULACIONES DE PATIO.

SAN LUIS POTOSI PASAJEROS: servicio continuo.

SAN LUIS POTOSI CARGA: servicio continuo.

CARDENAS: servicio continuo, excepto entre las 7h00m y las 7h30m y entre las 15h30m y las 17h00m.

Las tripulaciones de trenes que lleguen a Cárdenas entre dichas horas, deben colocar sus trenes en las vías 2 y 3, que estarán libres.

ESPECIALES

TAMPICO: servicio continuo.

DONA CECILIA: servicio continuo.

10.-UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO.

CHICALOTE: División Centro, al Norte, en Kilóm.A-600+864; al Sur, en Kilóm.A-574.0; y sobre el Distrito de Salinas en --- Kilóm.L-22.0.

SALINAS: al Norte, en Kilóm.L-112.0; al Sur en Kilómetro --- L-108+500.

SAN LUIS POTOSI: Distrito de Salinas, en Kilóm.L-210.0; Distrito de Montaña, en Kilóm.L-235.0.

VILLAR: al Norte, en Kilóm.L-302.0; al Sur, en Kilómetro --- L-297.0.

MONTAÑA: al Norte, en Kilóm.L-317.0; al Sur, en Kilómetro --- L-313.0.

CERRITOS: al Norte, en Kilóm.L-330; al Sur, en Kilómetro --- L-325.0.

SAN BARTOLO: al Norte, en Kilóm.L-359.0; al Sur en Kilómetro L-353.0, y sobre el Distrito de Río Verde, en Kilóm.LA-3.

RIO VERDE: en Kilóm.LA-37.0.

CARDENAS: al Norte, en Kilóm.L-419.0, al Sur, en Kilómetro --- L-398.0.

TAMASOPO: al Norte, en Kilóm.L-485.0; al Sur, en Kilómetro --- L-460.0.

VALLES: al Norte, en Kilóm.L-534.0; al Sur, en Kilómetro --- L-524.0.

EL ABRA: al Norte, en Kilóm.L-549.0; al Sur, en Kilómetro --- L-539.0.

LAS PALMAS: al Norte, en Kilóm.L-558.0; al Sur, en Kilómetro --- L-552.0.

TAMUIN: al Norte, en Kilóm.L-566.0; al Sur, en Kilómetro --- L-561.0, y sobre el Distrito de El Mante, División del Golfo en Kilómetro MA-115.0.

EBANO: al Norte, en Kilóm.L-616.0, y al Sur, en Kilómetro --- L-611.0.

TAMPICO: al Sur, en Kilóm.L-643.0; sobre el Distrito de Magosal, en Kilóm.XX-3.0; y sobre el Distrito de Calles de la --- División del Golfo, en Kilóm. M-28.0.

11.-TRENES MIXTOS MANEJARAN HASTA el 75% del tonelaje asignado a la máquina que los remolque.

12.-INFORME DE LADEROS. De acuerdo con la Regla 365 del --- Reglamento de Transportes y del Artículo 214 del Boletín --- General de Transportes, los informes de laderos deben rendirse a la terminación de su viaje, según la dirección de que se trate.

13.-INFORME DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS. De acuerdo con la --- Regla 365 del Reglamento de Transportes, los conductores de los trenes de carga, depositarán sus informes de carros tomados y dejados al finalizar su viaje, en la oficina telegráfica correspondiente.

14.-TELEFONOS. Los conductores deben llevar en sus trenes un aparato telefónico, con sus varas respectivas, en condición de servicio normal, y en caso de que no les sea proporcionado, deberán reportarlo al Ayudante del Superintendente S.T., y al Jefe de Despachadores, antes de iniciar el viaje.

15.-CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y'S", en unidades de 18 --- metros:

SALINAS:	46
VILLAR:	1
MONTAÑA:	1
CARDENAS:	3
TAMASOPO:	2
VALLES:	1
LAS PALMAS:	1
RIO VERDE:	2
MAGOSAL:	6

16.-DISTRITO DE SALINAS.

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

CHICALOTE: la vía denominada "Depósito"

SALINAS: la primera vía de la derecha.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

SALINAS: la vía de la bodega y el brazo Norte de la "Y"

SAN GIL: la vía de la bodega.

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

Los trenes que manejen tanque de agua, aprovisionarán las cisternas que les corresponda en su recorrido.

17.-TERMINAL DE SAN LUIS POTOSI, INDICACIONES IMPORTANTES.

1.-En Kilóm.B-522+784 (CONEXION SUR PASAJEROS) empalma con la vía principal "B", la vía principal denominada "PONIENTE" que conecta al Norte con la misma vía principal "B" en Kilóm. --- 527.1 (CONEXION PASAJEROS NORTE). Esta vía principal pasa por la vía de los corrales, estación antigua de pasajeros y casa-redonda, y dá acceso a los andenes de la estación de pasajeros.

2.-La vía "PONIENTE" "A", adyacente y a la derecha de la vía principal "Poniente", se extiende desde el cortavía 19 hasta el cambio que la une al Norte con la vía principal "Poniente" frente al Kilóm.B-526+949.

3.-La vía denominada "Oriente", adyacente y a la derecha de la vía principal "B" se extiende desde el Kilóm.B-525+455 --- hasta el Kilóm.B-526+956 y utilizando el cortavía 23 y la vía de la "Y" y un tramo de la vía "Poniente" "A", dá acceso a los andenes de la estación de pasajeros.

4.-Las vías principales "B" y "Poniente" "A", están unidas mediante un tramo de vía comprendido entre los cortavías 21 y 23, formándose así la "Y". Esta vía se utiliza también para entrar a, y salir de la estación de pasajeros. Trenes y máquinas que utilicen ésta, pedirán señales mediante cuatro sonidos cortos.

5.-La conexión al Patio de Carga Sur está situada en Kilóm. --- B-523+476.

6.-Los cortavías Núms.5, 7, 9, 11, 19, 21 y 23, así como las vías que conectan, pueden localizarse en el croquis respectivo.

7.-Hay servicio de cambiadores en cada uno de los cortavías 9, 19, 21 y 23. Trenes y máquinas que necesiten utilizar alguno de estos cortavías se registrarán por señales que reciban del cambiador, y, a falta de éste, deben abanderarse antes de proseguir.

MOVIMIENTO DE TRENES SOBRE EL TRAMO CORRESPONDIENTE AL DISTRITO DE CHARCAS, DE LA DIVISION DE SAN LUIS, COMPRENDIDO ENTRE CONEXION PASAJEROS NORTE Y LOS EMPALMES DE LOS DISTRITOS DE SALINAS Y MONTAÑA DE LA DIVISION DE CARDENAS.

I.-Todos los trenes de la División Cárdenas, antes de invadir la vía principal "B" entre sus respectivos empalmes y Conexión Pasajeros Norte, abanderarse por todos los trenes del Distrito de Charcas de la División de San Luis.

II.-Trenes que salgan de San Luis Potosí Pasajeros a los Distritos de Salinas y Montaña, de la División de Cárdenas, al llegar al cortavía 19, seguirán por vía principal "Poniente" "A" hasta la Conexión Pasajeros Norte.

III.-Trenes de carga que salgan de San Luis Potosí Carga, hacia los Distritos de Salinas y Montaña, de la División de Cárdenas, saldrán a través del cortavía 7 a la vía principal "B" y continuarán por vía principal "Oriente", pero se protegerán al ocupar cualquier tramo de la vía principal "B".

IV.-Trenes de los Distritos de Montaña y Salinas, de la División de Cárdenas, con destino a San Luis Potosí Pasajeros, entrarán por vía principal "B" hasta rebasar cortavía 23, por donde retrocederán tomando la vía "Y" y, a través del cortavía 21, tomarán la vía que se les indique.

V.-Trenes procedentes de los Distritos de Montaña y Salinas, de la División de Cárdenas, con destino a San Luis Potosí Carga, entrarán por vía principal "B" y a través del cortavía 7, hasta la vía que se les indique.

VI.-En relación con el punto I, los trenes del Distrito de Salinas también se abanderarán por los trenes del Distrito de Montaña entre Empalme Distrito Montaña y conexión de vías principales "B" y "Oriente".

VII.-Si algún tren del Distrito de Charcas, o de los Distritos de Montaña y Salinas de la División de Cárdenas, necesita entrar de frente a San Luis Potosí Pasajeros, entrará por vía principal "Poniente" hasta la vía que se les indique en el patio de pasajeros.

18.-DISTRITO DE MONTAÑA.

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

VILLAR: la primera vía de la derecha.

MONTAÑA: la primera vía de la derecha.

CERRITOS: la vía denominada "del Panteón", primera de la izquierda.

SAN BARTOLO: la primera vía de la izquierda.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

VENTURA: espuela No.2 E.N.

VILLAR: la vía de la bodega.

MONTAÑA: la espuela denominada del Aceite.

CERRITOS: la vía de la bodega.

SAN BARTOLO: la vía de la bodega.

III.-VIAS DE PROPIEDAD O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En la Estación de Ventura, las siguientes vías:

a).-Espuela E.N. denominada Núm.3, apoyada en la espuela No.4 capacidad 9 unidades, al servicio de la negociación EXPLOTADO RA CAL DIAMANTE S. de R.L.

b).-Espuela E.S. denominada Núm.4 apoyada en vía principal, capacidad 9 unidades, al servicio del Comisariado Ejidal.

En la estación de La Borreguita, espuela E.S. capacidad 13 unidades, propiedad de la Empresa YESO MEXICANO, S.A. Esta espuela está comunicada con el escape mediante dos cortavías.

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

Los trenes que manejen tanque de agua, aprovisionarán las cisternas que les corresponda en su recorrido.

V.-La "Y" de SAN BARTOLO está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Montaña y Río Verde. La posición normal de los cambios de los brazos Norte y Sur de dicha "Y" es alineado hacia la vía principal del Distrito de Montaña.

19.-DISTRITO DE LAS CANOAS.

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

LAS CANOAS: la vía No.1

TAMASOPO: la vía No.1

II.-VIAS DEL PUBLICO.

LAS CANOAS: vía de bodega.

TAMASOPO: vía No.3.

III.-TUNELES, SU UBICACION Y DIMENSIONES MINIMAS.

TUNEL NUM.	UBICACION KILOM.	LONGITUD			A N C H O		A L T U R A	
		Mts.	Mts.	Pies	Mts.	Pies		
1	L-438.705	61.25	5.80	22'8"	7.10	27'10"		
2	L-440.463	83.85	5.20	20'5"	7.10	27'10"		
3	L-440.862	45.00	5.50	21'7"	6.90	27'02"		
4	L-440.936	77.87	5.60	22'0"	7.00	27'06"		
5	L-441.105	50.20	6.00	23'6"	7.15	28'01"		
6	L-444.531	61.73	5.40	21'3"	6.90	27'02"		
7	L-446.112	67.47	5.30	20'9"	6.90	27'02"		
8	L-446.630	67.83	5.50	21'7"	7.05	27'08"		

IV.-Están dotados de cambio automático (TRES EN UNO), en su extremo Norte, los escapes de Esconrífa, Las Canoas, Espinazo del Diablo, El Balcón y Cafetal.

V.-TRENES RUMBO AL NORTE se detendrán hasta CINCO minutos, en Las Canoas, para inspección (Reglas 366 y 395 del Reglamento de Transportes). También se detendrán, en El Balcón, hasta DIEZ minutos para enfriar ruedas.

VI.-LUGARES PELIGROSOS: A 22 CENTROS DE POSTE AL NORTE DE LA PLACA KILOMETRICA L-439, HAY UNA ROCA SALIENTE A LA DISTANCIA DE 2.10 MTS. DEL CENTRO DE LA VIA; A 6 CENTROS DE POSTE AL NORTE DE LA PLACA KILOMETRICA L-441 OTRA ROCA QUE DISTA DEL CENTRO DE LA VIA 1.95 MTS. Y A 12 CENTROS DE POSTE AL NORTE DE LA MISMA PLACA L-441 OTRA ROCA SALIENTE A DISTANCIA DE 2.00 MTS. DEL CENTRO DE LA VIA.

20.-DISTRITO DE LAS PALMAS.

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

TAMASOPO: vía No.1, a la izquierda.

QUINIENTOS: la vía No.1

VALLES: la vía No.1

EL ABRA: la vía denominada "Cambio Viejo", del extremo Norte al cortavía.

LAS PALMAS: la primera vía a la derecha.

TAMUIN: la primera vía a la izquierda.

EBANO: la primera vía a la izquierda.

EMP.DIST.MAGOSAL: no ay escape. Cuando deban encontrarse trenes en este lugar, los rumbo al Sur ocuparán la vía principal del Distrito de Magosal, previa protección mediante abanderado.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

TAMASOPO: vía No.3

VALLES: vía de bodega.

EL ABRA: la vía conocida como "Cambio Nuevo", considerada del extremo Sur hasta el cortavía.

TAMUIN: vía de bodega.

EBANO: vía de bodega.

III.-VIAS PROPIEDAD, O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En la estación de Tambaca las siguientes vías propiedad del Ingenio "Alianza Popular":

Ladero izquierdo apoyado en vía principal, capacidad 32 unidades; apoyado en éste, espuela de penetración "E.N." capacidad 27 unidades, y sobre ésta se apoyan otras dos espuelas "E.N." capacidad 36 unidades.

En la Estación de Valles, las siguientes:

a).-Ladero apoyado en la vía principal, capacidad 9 unidades y apoyada en éste, espuela "E.N." al servicio de la negociación INGENIERIA CIVIL MECANICA Y ELECTRICA, S.A., capacidad 17 unidades.

b).-Ladero apoyado en la vía principal, capacidad 55 unidades y apoyado en éste, ladero denominado No.2 capacidad 50 unidades. Estos laderos están al servicio del Ingenio "PLAN DE AYALA".

c).-En ladero No.2 se apoya la vía de penetración al patio -- del Ingenio en cuya vía caben hasta 50 unidades. En esta vía de Operación se apoyan los laderos denominados Nos.1, 2 y 3. En el ladero No.3 se apoya el No.4 así como las espuelas denominadas Nos.1, 2 y 3. La capacidad total de estas vías es de 149 unidades.

La vía de Operación se une al ladero de apoyo mediante una vía de conexión, formándose así la "Y".

d).-En la cola "Y" de los Ferrocarriles se apoya espuela E.N. capacidad 36 unidades, al servicio de la Empresa "Fibracel S. A. de C.V."

En Kilóm L-531.0, ladero izquierdo PEMEX capacidad 6 unidades apoyado en éste, una espuela E.N. capacidad 6 unidades.

En Kilóm.L-536+795 ladero derecho, apoyado en la vía principal, capacidad 7 unidades; apoyada en éste, espuela E.N. capacidad 42 unidades y apoyada en esta espuela, espuela No.2 E.N., capacidad 14 unidades. Todas estas vías son propiedad de la "Cfa. Cementos Mexicanos, S. A."

En la Estación de El Abra, al servicio de la Secretaría de Marina, las siguientes vías: apoyada en la vía principal, espuela E.S. capacidad 18 unidades; apoyado en ésta, ladero capacidad 14 unidades, y, apoyada en este ladero, espuela E.S. capacidad 7 unidades.

En la Estación de LAS PALMAS, las siguientes vías propiedad de la Cfa.CEMENTOS ANAHUAC, S. A.

a).-Ladero apoyado en la vía principal capacidad 15 unidades.

b).-Espuela E.S.,apoyada en el ladero,denominada Espuela General.No.1 capacidad 77 unidades.

c).-Ladero No.1 apoyado en la Espuela General No.1, capacidad 25 unidades.

d).-Ladero No.2 apoyado en la Espuela General No.1, capacidad 4 unidades.

e).-Espuela No.2 E.S.,apoyada en ladero No.1, capacidad 36 unidades.

f).-Espuela No.3 E.S.,apoyada en la espuela No.2, capacidad 12 unidades.

EN EBANO, espuela E.N.,de PETROLEOS MEXICANOS, capacidad una-unidad. La prolongación de la cola de la "Y" es también propiedad de PETROLEOS MEXICANOS.

En Kilóm.L-650+244 apoyado en vía principal, ladero propiedad de la Cfa.Minera de Autlán, S. A., capacidad 26 unidades.

En Kilóm.L-661+687 se localiza el patio de la Empresa Cementos Anáhuac del Golfo,S.A.,consistente en las siguientes vías

a).-Vía de Operación (ladero) apoyada en la vía principal longitud útil 1,697 mts.

b).-Apoyado en vía de Operación, y a la derecha, "ladero No.1 cargados" capacidad 40 unidades, curvatura máxima 6°14'.

c).-Apoyado en ladero anterior, "ladero No.2 cargados" capacidad 31 unidades, curvatura máxima 8°09'.

d).-Apoyada en "ladero No.1 cargados", espuela E.S.,capacidad 19 unidades, curvatura máxima 8°09'.

e).-Apoyado en vía de Operación, lado izquierdo, "ladero No.1 vacíos", capacidad 22 unidades, curvatura máxima 6°14'.

f).-Apoyado en "ladero No.1 vacíos" por el extremo Sur,y en la Vía de Operación por el extremo Norte,"ladero No.2 vacíos" capacidad 22 unidades,curvatura máxima 6°14'.

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

Los trenes que manejen tanque de agua potable, surtirán a -- todas las cisternas en estaciones y campamentos, al Norte de Tamasopo hasta Tamós.

En tiempo de Verano, cuando los trenes Norte no alcancen a -- surtir todos esos lugares rumbo al Norte, deberán avisar al -- Jefe de Patio en Doña Cecilia para que llene el tanque de -- referencia y hagan, rumbo al Sur, el servicio de aprovisionamiento desde Tamós hasta el lugar donde hayan dejado de dar agua el día anterior.

V.-TUNELES. Su ubicación y dimensiones mínimas.

TUNEL NUM.	UBICACION KILOM.	LONGITUD Mts.	ANCHO		ALTURA	
			Mts.	Pies	Mts.	Pies
9	L-546.700	82.50	5.64	22'4"	7.40	29'01"

VI.-HAY APARATOS TELEFONICOS EN LOS SIGUIENTES LUGARES:

a).-En la Estación de Rascón, situado entre la caja de guías y la linternilla de la oficina.

b).-En el patio de Valles, frente al Ingenio "PLAN DE AYALA"

c).-Atrás de la ex-oficina telegráfica de Tamós.

VII.-Se han instalado dos bornes a la altura de 10 metros, en el muro de la ventana Sur del mirador de la oficina telegráfica de El Abra, para que el personal trenista pueda conectar sus teléfonos.

VIII.-En el extremo Norte del escape de TANINUL, hay aguja -- descarriladora.

IX.-LA VIA PRINCIPAL DEL DISTRITO DE EL MANTE, de la División del Golfo, conecta con la cola de la "Y" en Tamuín, y los brazos de esta se apoyan en la vía auxiliar No.2, considerándose como vía principal del Distrito de El Mante, el brazo -- Norte de la "Y" mencionada.

X.-OTRAS VIAS PROPIEDAD DE ESTOS FERROCARRILES. En Kilóm. -- L-557 espuela E.N., capacidad una unidad, utilizada para descarga de tanques con combustible.

XI.-NINGUN TREN DEBE EXCEDER LA VELOCIDAD DE DIEZ K.P.H., -- sobre el puente Del Moralillo, por no haber guardapunte que proteja el paso sobre el mismo.

21.-TERMINAL DE TAMPICO.

I.-La terminal de Tampico está bajo la administración de la División Cárdenas.

II.-DOS VIAS PRINCIPALES.

a).-Entre los Kilóms.L-667.7 y L-676.4,hay dos vías principales. Los trenes, máquinas solas y máquinas de patio usarán -- la vía de la derecha según la dirección en que se muevan, -- estableciéndose así la CORRIENTE DE TRANSITO.

b).-Hay cortavías que conectan ambas vías principales, en -- Kilóm.L-669, L-670, L-673, L-675 y L-676. Cuando por alguna circunstancia se obstruya cualquiera de las vías principales los trenes o máquinas de patio deben tomar el cortavía más -- próximo para continuar por la otra vía, protegiéndose previamente, hasta el siguiente cortavía, por el cual deben volver a la vía de su derecha.

III.-MOVIMIENTO DE TRENES DE, Y A LA DIVISION DEL GOLFO.

a).-Los trenes de la División del Golfo, que corren entre -- Emp.División Golfo (Arbol Grande) y Doña Cecilia, se mueven como material rodante y retrocediendo, sujetándose a la -- corriente de Tránsito. Deben registrarse en Doña Cecilia -- anotando en la Columna de Observaciones el carácter con que -- hayan llegado a, o vayan a salir de Emp.División Golfo -- (Arbol Grande).

22.-DISTRITO DE MAGUSAL.

I.-HAY UNA ESPUELA DE SEGURIDAD EN CADA UNO DE LOS EXTREMOS -- del puente sobre el río Pánuco,Kilóm.XX-2. El paso de los -- trenes por dicha espuela está protegido por señales de enclavamiento

II.-VIAS DEL PUBLICO.

PALACHO: vía de las "llenaderas".

III.-VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En CARBONO las siguientes:

a).-Espuela E.S., capacidad 9 unidades, propiedad de la Cfa. Mexicana de Hielo Seco, S. A.

b).-Espuela E.N., apoyada en la espuela anterior, capacidad -- una unidad, curvatura máxima 11°06', propiedad de la Compañía LIQUID CARBONIC DE MEXICO, S. A.

IV.-EL EMBARCADERO PARA GANADO EN MAGUSAL, está ubicado en -- el Kilómetro XX-77+840.

23.-DISTRITO DE RIO VERDE.

I.-NO LIBRA UNA PERSONA DE PIE sobre el techo de los carros en puente Kilómetro LA-41-B.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

RIO VERDE: la vía de la bodega.

III.-VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En el patio de RIO VERDE, las siguientes:

a).-Propiedad de la Compañía Minera "Rfo Colorado, S.A" -- ladero apoyado en el escape, capacidad 4 unidades, y, -- apoyada en éste, espuela E.N.,capacidad 9 unidades, curva tura máxima 6°.

b).-Espuela E.S.,apoyada en la vía principal, capacidad 5 -- unidades,propiedad de la COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD.

IV.-La "Y" de San Bartolo está formada mediante una vía -- de conexión que une las vías principales de los Distritos de Montaña y Rfo Verde. La posición normal de los cambios de los brazos Norte y Sur de dicha "Y" es alineada hacia -- la vía principal del Distrito de Montaña.

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																			
	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	0.60	0.72	0.84	0.96	1.08	1.20	1.32	1.44	1.56	1.68	1.80	1.92	2.04	2.16	2.28	2.40
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	102.00	108.00	114.00	120.00
15	4.00	8.00	12.00	16.00	20.00	24.00	28.00	32.00	36.00	40.00	44.00	48.00	52.00	56.00	60.00	64.00	68.00	72.00	76.00	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	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	12.95	13.91	14.86	15.82	16.77	17.73	18.68
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.00	6.91	7.83	8.74	9.65	10.56	11.47	12.38	13.29	14.20	15.11	16.02	16.93	17.84
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.88	5.76	6.64	7.52	8.40	9.28	10.16	11.04	11.92	12.80	13.68	14.56	15.44	16.32	17.20
80	45	1.30	2.15	3.00	3.85	4.70	5.55	6.40	7.25	8.10	8.95	9.80	10.65	11.50	12.35	13.20	14.05	14.90	15.75	16.60
85	42	1.25	2.07	2.90	3.72	4.54	5.36	6.18	7.00	7.82	8.64	9.46	10.28	11.10	11.92	12.74	13.56	14.38	15.20	16.02
90	40	1.20	2.00	2.80	3.60	4.40	5.20	6.00	6.80	7.60	8.40	9.20	10.00	10.80	11.60	12.40	13.20	14.00	14.80	15.60
95	38	1.16	1.94	2.72	3.50	4.28	5.06	5.84	6.62	7.40	8.18	8.96	9.74	10.52	11.30	12.08	12.86	13.64	14.42	15.20
100	36	1.12	1.48	2.24	3.00	3.76	4.52	5.28	6.04	6.80	7.56	8.32	9.08	9.84	10.60	11.36	12.12	12.88	13.64	14.40

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 el resultado 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 el resultado en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kilómetros.
- 4).-Tomando ese tren que se mueve a razón de 50 K. p. h. se quiere saber en qué lapso recorrerá el tramo entre dos estaciones que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda "Velocidad en K. p. h." que muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que el tren empleará en recorrer la distancia indicada.
- 5).-La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en K. p. h. habrá de desarrollarse. Busquense, en la columna que corresponde a 12, los 16 minutos y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará que la velocidad que debe desarrollarse es de 45 K. p. h.

ADVERTENCIA GENERAL.

El estricto cumplimiento de las reglas es del todo necesario para la seguridad del público y de los empleados, así como para la protección de los intereses de la administración.

El ingreso al servicio o la permanencia en él, significan la anuencia para cumplir con este reglamento. La ignorancia de su contenido no se aceptará como disculpa a cualquiera falta.

El buen servicio exige que los empleados sean atentos, diligentes y leales en el desempeño de sus deberes.

Es indispensable que los empleados demuestren las aptitudes necesarias para desempeñar puestos de mayor categoría o responsabilidad a fin de obtener ascensos o promociones.

REGLA 93.

La vía principal dentro de los límites de patio deberá estar expedita a la hora en que un tren de primera clase deba salir de la estación inmediata anterior donde tenga marcado tiempo. En casos extraordinarios en que esto no fuere posible, deberán protegerse de acuerdo con la regla 99.

REGLA 99.

Cuando un tren se detenga en circunstancias de poder ser alcanzado por otro tren, el abanderado irá hacia atrás inmediata y rápidamente con los útiles reglamentarios, a la distancia necesaria para asegurar la absoluta protección de su tren, colocando sobre el riel dos petardos separados uno del otro por una distancia equivalente a la longitud de dos rieles, y cuando sea necesario, además de colocar los petardos, encenderá una luz de bengala. Cuando el abanderado sea llamado y la seguridad del tren sea completa, aquél podrá volver a su tren.

REGLA 101.

Los trenes deben protegerse plenamente contra todas las condiciones que hagan posible un accidente, o que afecten la seguridad de sus movimientos a la velocidad normal, aunque no esté previsto por las reglas.

REGLA 102-A.

Cuando un tren esté doblando, o su máquina, por cualquier circunstancia tenga que dejar parte del tren, la porción segregada deberá protegerse con un abanderado, a quien se dejarán instrucciones precisas por escrito para detener los trenes que caminen en la misma dirección, hasta que la máquina regrese, o bien para permitirles el paso.

REGLA 404 (QUINTO PARRAFO)

Ninguna máquina con o sin tren, deberá salir de una estación sin cerciorarse de que positivamente se tiene derecho para ocupar la vía principal. Cuando haya necesidad de hacerlo sin tener ese derecho, se tomarán las debidas precauciones para protegerla.

CANTIDAD MINIMA DE FRENOS DE MANO QUE DEBEN SER APLICADOS DE ACUERDO CON EL PORCENTAJE DE LA PENDIENTE:

PORCENTAJE DE LA PENDIENTE.	TREN CON TODOS LOS CARROS CARGADOS.
1%	Freno 1 de cada 4
2%	Freno 1 de cada 3
3%	Freno 1 de cada 2
4%	Freno Todos.

APLICACION DE LOS FRENOS DESDE EL EXTREMO POSTERIOR DEL TREN.

Las válvulas del conductor y las de retroceso son solamente para parar los trenes, no debiendo usarse para aplicar los frenos del tren en un intento de controlar el juego o sólo para reducir la velocidad.

Tampoco debe hacerse uso innecesario de estas válvulas ya que pueden producir ligeras aplicaciones de servicio con lo cual pueden resultar frenos pegados, o producirse el afloje indeseado de una aplicación de servicio iniciada por la válvula del freno automático en la locomotora.

Cuando el cabús se encuentre equipado con válvula del conductor tipo "A", ésta debe usarse para hacer todas las aplicaciones de servicio que sea necesario iniciar desde la parte posterior del tren y al no encontrarse en uso, la manija de esta válvula debe conservarse siempre en su posición de recubrimiento.

LA OPERACION DE TRENES DE CARGA DESCENDIENDO PENDIENTES REGULARMENTE LARGAS REQUIERE LA OBSERVANCIA DE LO SIGUIENTE:

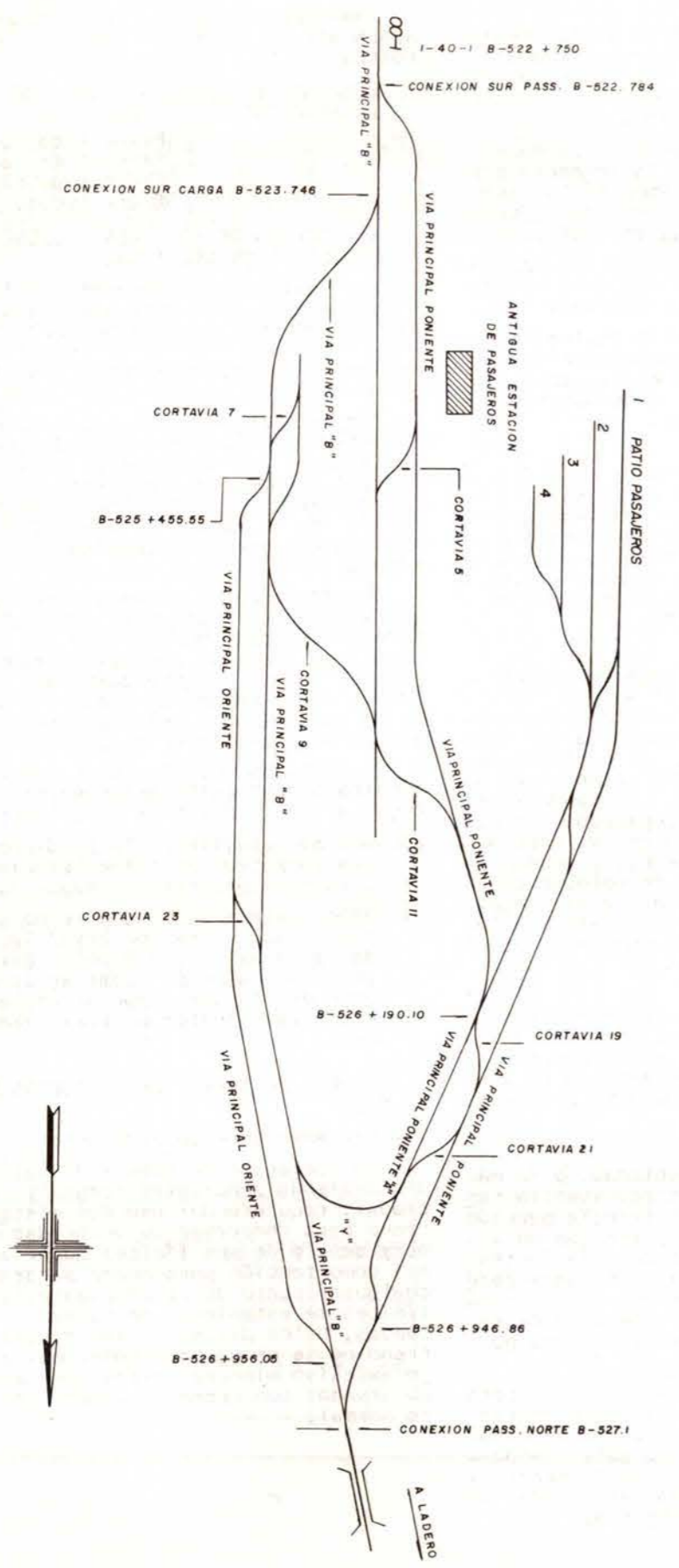
- Hay que equilibrar la pendiente, o sea conservar uniforme la velocidad a valores prácticos y seguros.
- Debe mantenerse un amplio margen de seguridad, o sea conservar la velocidad a un valor que permita parar el tren en cualquier lugar de la pendiente dentro del espacio comprendido entre las señales u otras limitaciones.

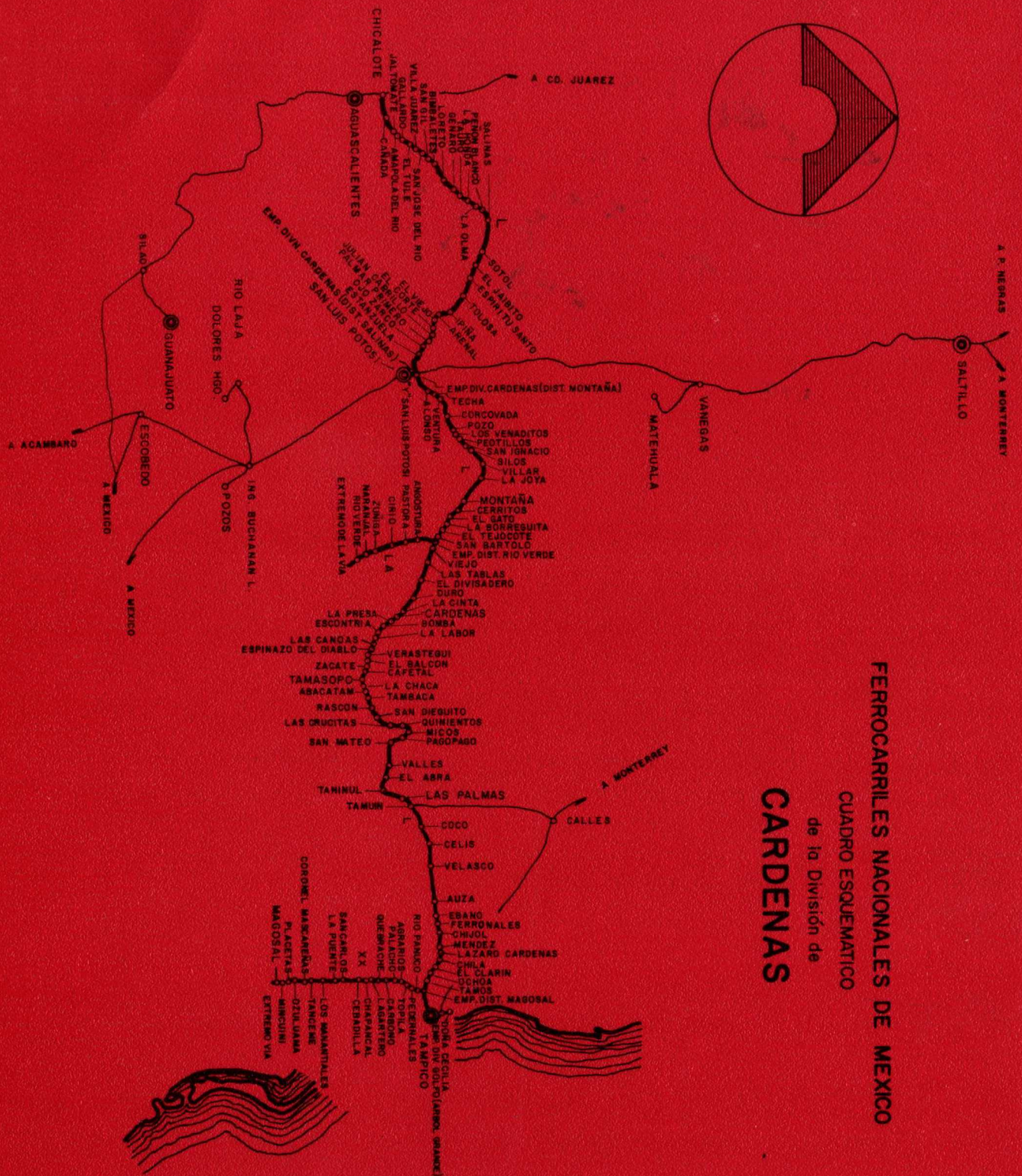
MANEJO DE TRENES DE PASAJEROS EN PENDIENTE.

1.- Enfrenamiento en pendientes.

La operación de trenes de pasajeros descendiendo pendientes largas y pronunciadas, requiere del uso del sistema de freno para conservar su velocidad uniforme y dentro de sus límites autorizados, así como también para poder parar en cualquier punto de la pendiente. Los límites se establecen de manera que las ruedas, o los discos, y las zapatas del freno no se encuentren sometidos a trabajo excesivo mientras estos límites sean observados con trenes formados con equipo normal.

CROQUIS DE LAS PRINCIPALES VIAS DEL PATIO DE
SAN LUIS POTOSI





FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
CUADRO ESQUEMATICO
 de la División de
CARDENAS

GOLFO DE MEXICO