

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 esté a su alcance para conseguirlo, aunque para ello tenga que desempeñar en un momento dado las 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, compenetrándose perfectamente de uno y otros. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias."

## DIVISION DE MERIDA REGION SURESTE

### HORARIO Nº 3

COMIENZA A REGIR A LAS 0H. 01 M. DEL VIERNES  
24 DE FEBRERO DE 1984

Hora del meridiano 90°

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

ING. JOSE LUIS AGUIRRE FERNANDEZ  
GERENTE REGIONAL ZONA SURESTE  
JULIO AMEZCUA PAVON  
SUBGERENTE REGIONAL DE TRANSPORTE  
VERACRUZ, VER.

### OFICIALES DE LA DIVISION

RAFAEL GONZALEZ MEDINA  
SUPT. DE DIVISION  
MERIDA, YUC.

ADALBERTO HERRERA QUIJANO  
SUPT. AUXILIAR  
COATZACOALCOS, VER.

BALTAZAR GONGORA ESPINOZA  
AYDTE. SUPT. S.L.

MANUEL DE JESUS GONZALEZ MENDEZ

MANUEL J. PACHECO GURUBEL  
AYDTE. SUPT. S.T.  
MERIDA, YUC.

RODOLFO ALEJANDRO URGEL  
AYDTE. SUPT. S.L.

MAURICIO TEJEDA GOMEZ  
AYDTE. SUPT. S.T.  
COATZACOALCOS, VER.

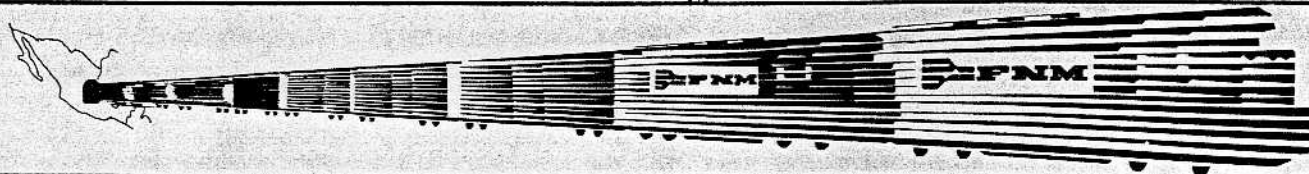
SANTIAGO AYUSO GOMEZ  
AYDTE. SUPT. S.L.  
CAMPECHE, CAMP.

ROMAN PECH BUSTAMANTE  
AYDTE. SUPT. S.T.  
TEAPA, TAB.

MANUEL DE JESUS PANTOJA GARMA

JEFE DE DESPACHADORES  
MERIDA, YUC.

JOAQUIN PALOMO YERBES  
JEFE DE DESPACHADORES  
TENOSIQUE, TAB.



## TONELAJE

(1) TONELAJE ECUACIONADO es una base nominal-técnica que tiene por objeto compensar -- uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para -- los trenes compuestos de carros cargados 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 éste 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.  
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 ECUA

LOCOMOTORAS DIESEL

			VIA ANGOSTA		
CLASE			DE-28	DE-28	DE-3
NUMEROS			82 Y 83	84 A 92	104 A 110
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA EN K. P. H.			17	17	8.5
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA EN K. P. H.			56	56	97
RELACION DE ENGRANES			4.92:1	6.3:1	74:18
CABALLOS DE FUERZA (H. P.)			800	800	900
Fza. de tracc. continuada en lbs. a la vel. mínima			21,700	21,700	46,000
BASE RIGIDA EN PIES Y PULGADAS			5'8"	5'8"	8'0"
PESO EN TONELADAS METRICAS			54	54	104
RUMBO AL NORTE			FACTOR CARRO	T O	
DE	A				
MERIDA	CAMPECHE	5		700	
CAMPECHE	COATZACOALCOS	5		650	
MERIDA	PROGRESO	14		1895	
MERIDA	TIZIMIN	8		1040	
EMP. DIST. VALLADOLID	VALLADOLID	8		1040	
MERIDA	PETO	5	810		
MERIDA	SOTUTA	5	810		
RUMBO AL SUR			FACTOR CARRO		
DE	A				
COATZACOALCOS	CAMPECHE	5		650	
CAMPECHE	MERIDA	5		700	
PROGRESO	MERIDA	14		1895	
TIZIMIN	QUINTANA ROO	8		1040	
QUINTANA ROO	TUNKAS	5		700	
TUNKAS	MERIDA	8		1040	
VALLADOLID	EMP. DIST. VALLADOLID	8		1040	
PETO	MERIDA	5	810		
SOTUTA	MERIDA	5	810		

**NOTAS:**

- 1) CUANDO UNA MAQUINA 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 las causas y la reducción que se efectuó.

# CIONADO (PARA RIEL SECO)

ELECTRICAS (N. DE M.)

## VIA ANCHA

DE-22		DE-38	DE-38	DE-37		DE-38	DE-33
401	510 A 511	512 A 513	515 A 521	522 A 524	525 A 527	528 A 533	601 A 604
16	18	18	18	18	19	18	18
105	105	105	105	105	105	105	105
74:18	74:18	62:15	62:15	74:18	74:18	62:15	62:15
1800	2000	2000	2000	2250	2400	2000	3000
53,000	57,000	53,000	53,000	55,000	60,000	53,000	78,000
9'4"	9'4"	9'0"	9'0"	9'4"	9'4"	9'0"	13'7"
109	111	113	114	110	110	114	166

## N E L A D A S

1500	1700	2075	2170	1700	2565
1425	1590	1720	1825	1590	2400
3875	4380	4565	4725	4380	6670
2170	2460	2565	2660	2460	3745
2170	2460	2565	2660	2460	3745

1425	1590	1720	1825	1590	2400
1500	1700	2075	2170	1700	2565
3875	4380	4565	4725	4380	6670
2170	2460	2565	2660	2460	3745
1500	1700	2075	2170	1700	2565
2170	2460	2565	2660	2460	3745
2170	2460	2565	2660	2460	3745

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIVN. MERIDA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS PASS.	DISTRITO DE CAMPECHE  ESTACIONES
		PRIMERA CLASE					
		305	49	303			
		H. M.	H. M.	H. M.			DN MERIDA DS
FA-895	894.4	S. 23.00	S. 22.00	S. 5.00			0.9
FA-894	893.5	.....	.....	.....		9	EMP. DIST. TIZIMIN
FA-893	893.0	.....	.....	.....			0.5 CONEX. DIST. TIZIMIN
FA-892	891.2	23.11	22.11	5.11	0.30		1.8 EMP. DIST. PROGRESO
FA-881	880.8	b 23.31	22.28	b 5.31		16	10.4 CIUDAD INDUSTRIAL
FA-872	871.8	p 23.50	22.43	p 5.50		14	9.0 D UMAN
FA-854	853.6	b 0.08	22.59	b 6.07		15	18.2 CHOCHOLA
FA-841	840.9	b 0.21	.....	b 6.20		13	12.7 KOPOMA
FA-837	836.5	b 0.27	23.13	b 6.26x50	0.20		4.4 SAN BERNARDO
FA-831	830.9	b 0.35	23.19	b 6.35		5	5.6 MAXCANU
FA-818	817.4	0.52	23.31	b 6.52	1.00	11	13.5 HALACHO
FA-812	812.0	p 1.01	b 23.38	p 7.01		5	5.4 D BECAL
FA-807	806.9	b 1.09	.....	b 7.09		8	5.1 TEPAKAM
FA-803	802.4	p 1.17	p 23.49	p 7.17x304	0.20		4.5 D CALKINI
FA-798	797.1	p 1.25	b 23.56	p 7.27		5	5.3 D DZITBALCHE
FA-788	787.1	b 1.36	.....	b 7.38		14	10.0 POCBOC
FA-780	779.3	p 1.47	b 0.12	p 7.49			7.8 D HECELCHAKAN
FA-774	773.1	p 1.57	b 0.19	p 7.59		5	6.2 D POMUCH
FA-762	761.6	p 2.11	0.29	p 8.12		9	11.5 D TENABO
FA-746	745.5	b 2.28	.....	b 8.29	0.30	18	16.1 MANAGUA
FA-740	739.7	b 2.35	0.48	b 8.36			5.8 HAMPOLOL
FA-737	736.8	b 2.41	.....	b 8.41		16	2.9 KOBEN
FA-722	721.9	LI. 3.00 H. M.	LI. 1.07 H. M.	LI. 9.00 H. M.			14.9 DN CAMPECHE
		<b>305</b>	<b>49</b>	<b>303</b>			(172.5 Kms.)
		MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO			<b>HORARIO N°3</b>
		4H.00 M. 43.1	3H.07 M. 55.3	4H.00 M. 43.1			TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que N°50 es Superior a N°303.

**NOTAS:**

- 1).- Trenes procedentes del Distrito de Campeche, al invadir cualquier tramo de la vía principal del Distrito de Tizimín, se protegerán por medio de abanderados.
- 2).- Trenes del Distrito de Campeche, irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de Tizimín moviéndose bajo protección de abanderados, ocupando la vía principal.

DISTRITO DE CAMPECHE	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	LOCALIZACION DEL ESCAPE		AGUA BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"			
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	PRIMERA CLASE			ESC.	OTS.		L.I.	L.D.	
			50	304							306
ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO						
DN MERIDA DS			H. M. LI. 7.40	H. M. LI. 9.35	H. M. LI. 21.05	PATIO 516		ABCGRTY			
0.9 EMP. DIST. TIZIMIN	10		....	....	....	.....		.			
0.5 CONEX. DIST. TIZIMIN			....	....	....	.....			.		
1.8 EMP. DIST. PROGRESO	18	0.25	7.29	9.23	20.50	.....		RT			
10.4 CIUDAD INDUSTRIAL			7.11	b 9.03	b 20.29	78		.			
9.0 D UMAN	16		6.56	p 8.45	p 20.11	89-6EN		T			
18.2 CHOCHOLA	16		6.40	b 8.25	b 19.52	32		T			
12.7 KOPOMA	16		....	b 8.12	b 19.39	No hay		.			
4.4 SAN BERNARDO			6.26x303	b 8.06	b 19.33	22		.			
5.6 MAXCANU	6		6.19	b 7.58	b 19.25	33		T			
13.5 HALACHO	14	1.00	6.07	b 7.42	19.09	33		T			
5.4 D BECAL	6		b 6.01	p 7.33	p 19.00	21		T			
5.1 TEPAKAM	11	0.20	....	b 7.24	b 18.50	No hay		.			
4.5 D CALKINI			p 5.51	p 7.17x303	p 18.43	32		T			
5.3 D DZITBALCHE	5		b 5.43	p 7.08	p 18.35	14		T			
10.0 POCBOC	16		....	b 6.56	b 18.23	No hay		.			
7.8 D HECELCHAKAN			b 5.27	p 6.47	p 18.14	28		T			
6.2 D POMUCH	6		b 5.20	p 6.38	p 18.04	33		T			
11.5 D TENABO	10	0.50	5.09	p 6.25	p 17.50	20		T			
16.1 MANAGUA	20		....	b 6.07	b 17.31	No hay		.			
5.8 HAMPOLOL			4.50	b 6.00	b 17.24	25		T			
2.9 KOBEN	19		....	b 5.55	b 17.19	No hay		.			
14.9 DN CAMPECHE			S. 4.32	S. 5.35	S. 17.00	PATIO 288		ABCGRTY			
(172.5 Kms.)			50	304	306						
HORARIO N°3			PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO						
TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H			3H.08M. 55.0	4H00M. 43.1	4H.05M. 42.2						

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que N°50 es Superior a N°303.

3).- Hay tercer riel para vía angosta del Kilóm. FA-892+490 al Kilóm. FA-894+400 con Escantillón de 0.914 m.

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO EN LA PAG. 18

DIB/J. PAULIN

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO EN LA PAG.19

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP.DIVN.MERIDA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		PENDIENTE MAXIMA ASCNDO. POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS PASS.	DISTRITO DE ESCARCEGA ESTACIONES
		PRIMERA CLASE				
		303	49			
FA-722	721.9	<sup>H.M.</sup> S.10.40	<sup>H.M.</sup> S.1.27			DN CAMPECHE
FA-714	714.0	b10.52	....	0.49	8	<sup>7.9</sup> CHINA
FA-712	712.0	b10.57	1.38			<sup>2.0</sup> PLACA KM. FA-712
FA-702	701.6	b11.12	....		14	<sup>10.4</sup> MUCUYCHACAN
FA-696	695.2	b11.22	1.53	1.00		<sup>6.4</sup> UAYAMON
FA-684	684.0	p11.39	2.04		10	<sup>11.2</sup> D TIXMUCUY
FA-672	671.5	b11.56	2.17	0.97	11	<sup>12.5</sup> HOOL
FA-660	660.0	b12.13	....		14	<sup>11.5</sup> SANTA CRUZ
FA-656	656.0	12.20	<b>2.34x304</b>			<sup>4.0</sup> PLACA KM. FA-656
FA-652	651.8	b12.27	....	0.38		<sup>4.2</sup> ARELLANO
FA-643	642.2	b12.40	....		15	<sup>9.6</sup> SAN JUAN CARPIZO
FA-640	639.1	b12.45	<b>b 2.52x50</b>	0.97		<sup>3.1</sup> SAN DIMAS
FA-625	624.3	b13.05	....		21	<sup>14.8</sup> PUSTUNICH
FA-616	615.9	p13.18	p 3.16			<sup>8.4</sup> D CARRILLO PUERTO
FA-597	596.1	p13.43	3.34		17	<sup>19.8</sup> D PIXOYAL
FA-586	585.5	b13.57	....	1.00	15	<sup>10.6</sup> 5 DE FEBRERO
FA-579	578.1	b14.07	3.50			<sup>7.4</sup> COLORADO
FA-556	555.9	<sup>14.36</sup> p14.51	p 4.15		19	<sup>22.2</sup> DN ESCARCEGA
FA-547	546.9	b15.02	....		17	<sup>9.0</sup> DIVISION DEL NORTE
FA-536	535.9	b15.15	4.34	1.08		<sup>11.0</sup> HARO
FA-525	524.3	b15.29	4.45		10	<sup>11.6</sup> DON SAMUEL
FA-516	515.3	b15.42	....	1.00	15	<sup>9.0</sup> LUNA
FA-508	507.4	b15.54	5.01			<sup>7.9</sup> MIGUEL ALEMAN
FA-500	499.1	b16.06	....	1.03	11	<sup>8.3</sup> PEJE LAGARTO
FA-495	494.1	p16.14	p 5.15			<sup>5.0</sup> D CANDELARIA
FA-487	486.7	b16.25	....		13	<sup>7.4</sup> PAJARAL
FA-479	478.9	b16.37	5.29			<sup>7.8</sup> PARAISO
FA-474	473.5	b16.44	b....	1.00	6	<sup>5.4</sup> EL NARANJO
FA-472	471.9	b16.47	5.37			<sup>1.6</sup> LA HICOTEA
FA-462	461.7	p17.01	p 5.49		9	<sup>10.2</sup> D EL TRIUNFO
FA-444	443.9	p17.23	p 6.08		16	<sup>17.8</sup> D SAN PEDRO
FA-441	440.3	b17.28	6.12	0.61	3	<sup>3.6</sup> EL POZO
FA-431	430.2	b17.42	....			<sup>10.1</sup> BARI
FA-426	425.4	b17.49	....		22	<sup>4.8</sup> EL AGUILA
FA-418	417.2	p18.02	b 6.36	1.00		<sup>8.2</sup> D MACTUN
FA-409	408.3	b18.15	....			<sup>8.9</sup> ESPERANZA
FA-397	396.3	<sup>11.8.30</sup> H.M.	<sup>11.6.57</sup> H.M.		19	DN TENOSIQUE DS
		<b>303</b>	<b>49</b>			(325.6 Kms.)
		MIXTO DIARIO EXCEPTO DOMINGO	PASAJEROS DIARIO			<b>HORARIO N°3</b>
		7H.50M. 41.6	5H.30M. 59.2			TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H

Dirección Superior  
"RUMBO AL NORTE"

**Página 7 no se encuentra.**

**Page 7 is not found.**

—Gm, au 4:128-128

Estos datos se han obtenido de la base de datos de la biblioteca de la Universidad de la



NOTAS: (\*) - Tren N° 49 los Lunes y N° 50 los Domingos harán parada por señal en LOMAS TRISTES.

2\*) - La parada por señal en POANA, se hace en Km. FA-230+200.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIV. MERIDA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS PASS.	DISTRITO DEL USUMACINTA ESTACIONES
		PRIMERA CLASE				
		303	49			
FA-397	396.3	H. M. S. 18.50	H. M. S. 7.17			DN TENOSIQUE DS 9.2
FA-388	387.1	b 19.04	.....		20	BOCA DEL CERRO 10.8
FA-377	376.3	p 19.22x304	p 7.41			D ZAPATA 12.0
FA-365	364.3	b 19.40	.....		14	CHACAMAX 2.0
FA-363	362.3	b 19.44	7.56			PLACA KM. FA-363 8.2
FA-355	354.1	b 19.57	.....		15	SAN AGUSTIN 6.4
FA-348	347.7	p 20.07	p 8.14			D LACANDON 7.0
FA-341	340.7	b 20.17	.....	1.00	20	SAN MARCOS 11.9
FA-329	328.8	p 20.35	p 8.37			D PALENQUE 13.2
FA-316	315.6	b 20.55x50	8.52		14	LA UNION 6.0
FA-310	309.6	b 21.06	.....			LOS LLANOS 11.2
FA-299	298.4	b 21.23	.....		25	LA GLORIA 4.0
FA-295	294.4	b 21.30	9.18			DOS ARROYOS 12.2
FA-283	282.2	p 21.52	p 9.34		13	D SALTO DE AGUA 6.5
FA-276	275.7	b 22.04	.....		14	EL CEIBO 6.1
FA-270	269.6	b 22.14	9.49			EL ZOPO 3.1
FA-267	266.5	p 22.23	.....			D PINO SUAREZ 5.4
FA-262	261.1	b 22.33	.....	1.01	16	AGUA BLANCA 6.6
FA-255	254.5	p 22.46	p 10.08			D MACUSPANA 4.5
FA-250	250.0	b 22.54	.....			GONZALEZ 4.8
FA-246	245.2	b 23.02	.....		15	CHANGO SANTO 4.4
FA-241	240.8	b 23.10	* 10.25			LOMAS TRISTES 9.3
FA-232	231.5	* b 23.24	10.36	1.00	10	POANA 10.1
FA-222	221.4	p 23.41	10.49		12	D TACOTALPA 14.2
FA-208	207.2	LI. 24.00 H. M.	LI. 11.07 H. M.		16	DN TEAPA
		<b>303</b>	<b>49</b>			(189.1 Kms.)
		MIXTO DIARIO EXCEPTO DOMINGO	PASAJEROS DIARIO			<b>HORARIO N° 3</b>
		5H.10M. 36.6	3H.50M. 49.3			TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que N° 50 es Superior a N° 303.

**Páginas 9-11 no se encuentran.**

**Pages 9-11 are not found.**

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE MERIDA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS PASS.	DISTRITO DE TIZIMIN  ESTACIONES	
		PRIMERA CLASE							
		365	361	363	307				
FA-895	0.0	H. M. S. 18.00	H. M. S. 16.05	H. M. S. 14.25	H. M. S. 6.00		DN MERIDA DS		
FA-894	1.1	.....	.....	.....	.....		1.1 EMP. DIST. TIZIMIN		
FD- 2	1.4	.....	.....	.....	.....	0.06	0.3 CONEX. DIST. CAMPECHE		
FD- 2A	1.9	LI. 18.04 H. M.	16.10	LI. 14.29 H. M.	6.05		0.5 EMP. DIST. PETO		
FD- 19	18.6	AL DISTRITO DE PETO	b 16.31 <sup>x308</sup>	AL DISTRITO DE PETO	b 6.26		16.7 TIXPEUAL		
FD- 25	24.1		p 16.40		p 6.35	6	5.5 TIXKOKOB		
FD- 30	29.7		b 16.48		b 6.43	0.20	5.6 EUAN		
FD- 42	41.5		p 17.05		p 6.58 <sup>x362</sup>	0.17	11.8 D CACALCHEN		
FD- 47	46.7		b 17.12		b 7.06		5.2 15 BOKOBA		
FD- 55	54.8		p 17.24		p 7.18	0.13	8.1 D TEKANTO		
FD- 67	66.6		p 17.40		p 7.34		11.8 13 D IZAMAL		
FD- 73	73.0		b .....		b .....		6.4 SITILPECH		
FD- 86	85.9		b 18.05		b .....	0.05	12.9 30 UALACTUN		
FD- 88	88.0		b .....		b .....		2.1 KANKABCHEN		
FD- 95	94.9		p 18.19		p 8.13		6.9 D TUNKAS		
FD-103	102.6		b 18.30		b 8.24	0.30	7.7 15 CAMARA		
FD-109	108.3		p 18.40		p 8.34		5.7 D QUINTANA ROO		
FD-120	119.8		p 18.58		p 8.51	0.50	11.5 12 D DZITAS		
FD-123	122.3		LI. 19.02 H. M.		8.56		2.5 3 EMP. DIST. VALLADOLID		
FD-128	128.0		AL DISTRITO DE VALLADOLID		b 9.04	AL DISTRITO DE VALLADOLID	b 9.04		5.7 SANTA ROSA
FD-135	134.2				b 9.12		b 9.12	0.60	6.2 29 XUILUB
FD-151	150.3				p 9.33		p 9.33		16.1 D ESPITA
FD-165	164.1	b 9.51		b 9.51			13.8 15 CALOTMUL		
FD-174	173.8	b 10.06		b 10.06	0.50		9.7 10 TIZIMIN NUEVO		
FD-178	177.2			LI. 10.15 H. M.			3.4 4 D TIZIMIN		
		<b>365</b>	<b>361</b>	<b>363</b>	<b>307</b>		(177.2 Kms.)		
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO		<b>HORARIO N°3</b>		
		0H.04M. 28.5	2H.57M. 41.5	0H.04M. 28.5	4H.15M. 41.7		TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

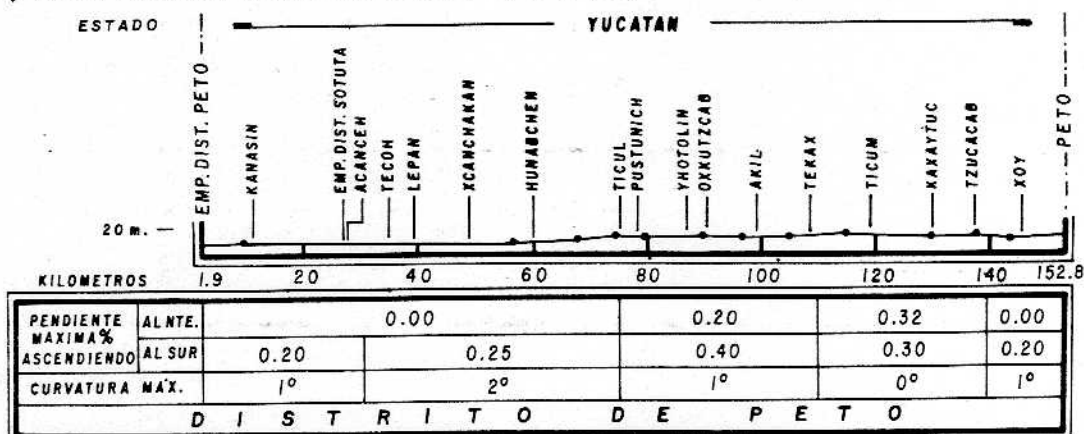
LAS NOTAS DE ESTE DISTRITO EN LA PAG.16

DISTRITO DE TIZIMIN	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	LOCALIZACION DEL ESCAPE	AGUA BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"			
		PRIMERA CLASE									
		362	366	364	308						
ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	ESC.	OTS.	L.D.	L.I.	
DN MERIDA DS			H. M. LI. 8.00	H. M. LI. 7.50	H. M. LI. 8.55	H. M. LI. 17.00					ABCGRTY
1.1 EMP. DIST. TIZIMIN	4		....	....	....	....	PATIO 516	}		.	.
0.3 CONEX. DIST. CAMPECHE		0.05	....	....	....	....					
0.5 EMP. DIST. PETO			7.52	S. 7.41	S. 8.46	16.52	}			.	RT
16.7 TIXPEUAL	20		b 7.31			b 16.31x361					
5.5 TIXKOKOB	7		p 7.23				}			.	T
5.6 EUAN	22	0.00	b 7.14			b 16.12					
11.8 D CACALCHEN			p 6.58x307				}			.	T
5.2 BOKOBA	16	0.05	b 6.49			b 15.48					
8.1 D TEKANTO			p 6.38				}			.	T
11.8 D IZAMAL	14	0.10	p 6.22			p 15.37					
6.4 SITILPECH			b ....				}			.	T
12.9 UALACTUN	34	0.00	b ....			b 15.21					
2.1 KANKABCHEN			b ....				}			.	.
6.9 D TUNKAS			p 5.42			b ..... No hay					
7.7 CAMARA	18	0.96	b 5.30				}			.	T
5.7 D QUINTANA ROO			p 5.21			b 14.30					
11.5 D DZITAS	15		p 5.04				}			.	T
2.5 EMP. DIST. VALLADOLID	4		S. 4.58			p 14.21					
5.7 SANTA ROSA		0.50	H. M.				}			.	RT
6.2 XUILUB	33		DEL DISTRITO DE VALLADOLID			p 14.04					
16.1 D ESPITA							}			.	T
13.8 CALOTMUL	17	0.20				13.57					
9.7 TIZIMIN NUEVO	12						}			.	T
3.4 D TIZIMIN	5	0.00				b 13.49					
							}			.	T
						b 13.41					
							}			.	T
						p 13.21					
							}			.	T
						b 13.02					
							}			.	T
						b 12.49					
							}			.	RTY
						S. 12.40 H. M.					
(177.2 Kms.)			362	366	364	308					
HORARIO N°3			MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO					
TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H			3H.02M. 40.3	0H.09M. 12.7	0H.09M. 12.7	4H.20M. 40.9					
Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"											
EL PERFIL DE ESTE DISTRITO EN LA PAG.20											

NÚMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE MERIDA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE PETO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 13.7MTS.		LOCALIZACION DEL ESCAPE	REGISTRO TELEFONO "Y"
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO				ESTACIONES	PRIMERA CLASE		ESC.	OTS.		
		365	363						364	366				
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	POR CIENTO				PASS.	MIXTO Y CARGA	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO		
FD- 2A	1.9	H.M. S.18.05	H.M. S.14.30		13	EMP. DIST. PETO	14	H.M. LI.8.44	H.M. LI.7.40			PATIO	RT	
FP- 10	10.0	b 18.20	b 14.45			8.1 KANASIN	0.20	b 8.30	b 7.26	13			T	
FP- 27	26.7	.....	.....		24	16.7 EMP. DIST. SOTUTA	26	.....	.....	.....			T	
FP- 28	27.5	LI.18.47	P 15.14			0.8 D ACANCEH		P 8.03	S. 6.59	16			RTY	
FP- 35	34.9	H.M.	b 15.27	0.00	11	7.4 TECOH	12	b 7.49	H.M.	17			T	
FP- 40	39.7		b.....		21	4.8 LEPAN	25	b.....		No hay			.	
FP- 49	49.0		b 15.54			9.3 XCANCHAKAN	0.25	b 7.22		16			.	
FP- 60	59.8		P 16.17		19	10.8 HUNABCHEN	21	P 7.00		18			T	
FP- 75	75.0		P 16.46		23	15.2 D TICUL	27	P 6.31		7			T	
FP- 78	78.0		b.....			3.0 PUSTUNICH		b.....		No hay			.	
FP- 87	87.0		b.....		23	9.0 YHOTOLIN	26	b.....		No hay			.	
FP- 91	90.4		P 17.16	0.20		3.4 D OKXUTZCAB	0.40	P 6.01		17			T	
FP-100	99.3		P 17.33		14	8.9 D AKIL	15	P 5.44		9			T	
FP-109	108.6		P 17.51		16	9.3 D TEKAX	16	P 5.26		18			T	
FP-119	119.0		b.....			10.4 TICUM		b.....		No hay			.	
FP-130	130.0		b.....	0.32	50	11.0 KAXAYTUC	52	b.....		No hay			.	
FP-138	137.7		b 18.46			7.7 TZUCACAB		b 4.30		14			.	
FP-149	148.4		b.....			10.7 XOY		b.....		No hay			.	
FP-153	152.8		LI.19.15	0.00	23	4.4 D PETO	26	S. 4.00	H.M.	PATIO 13 13			RTY	
		<b>365</b>	<b>363</b>			(150.9 Kms.)			<b>364</b>	<b>366</b>				
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO			<b>HORARIO N°3</b>			MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO				
		0H.42M.	4H.45M.			TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H			4H.44M.	0H.41M.				
		36.6	31.8						31.9	37.5				

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTA.- Hoy tercer riel para vía ANCHA del Kilóm. FD-1+900 al Kilóm. FP-2+650.

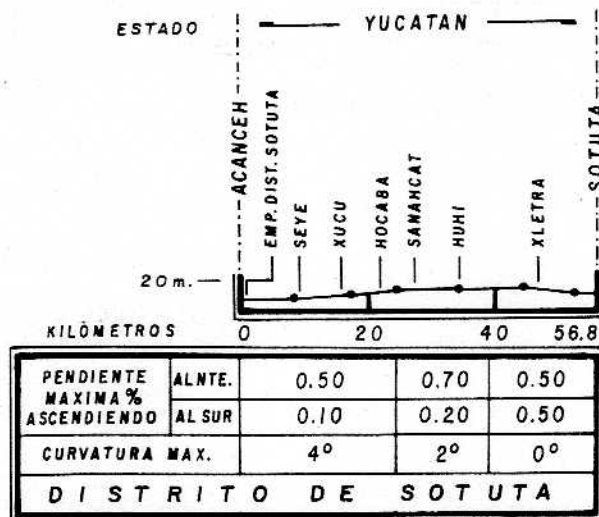


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE ACANCEH KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			DISTRITO DE SOTUTA	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 13.7 MTS.		LOCALIZACION DEL ESCAPE		REGISTRO TELEFONO "Y"
		PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS			PRIMERA CLASE	ESC.	OTS.	L.D.	L.I.			
		365					366							
		MIXTO DIARIO	POR CIENTO	PASS.	ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	MIXTO DIARIO						
FP-28	0.0	H. M. S. 18.50			D ACANCEH			H. M. LI. 6.56	16				RTY	
FP-27	0.8	.....		17	0.8 EMP. DIST. SOTUTA	18		.....					T	
FS-10	9.9	p 19.12	0.50		D SEYE		0.10	p 6.34	16				T	
FS-16	15.8	b .....		21	5.9 XUCU	22		b .....	No hay				.	
FS-23	22.3	p 19.38			D HOCABA			p 6.08	12				T	
FS-29	28.1	b 19.49		10	5.8 SANAHCAT	10	0.20	b 5.56	8				.	
FS-36	35.2	p 20.06	0.70	12	7.1 D HUHI	14		p 5.41	6				T	
FS-48	47.8	b .....			12.6 XLETRA			b .....	No hay				.	
FS-57	56.8	LI. 20.40 H. M.	0.50	31	9.0 D SOTUTA	32	0.50	S. 5.05 H. M.	PATIO 9 13 8ES				RT	
		<b>365</b>				(56.8 Kms.)		<b>366</b>						
		MIXTO DIARIO				<b>HORARIO N°3</b>		MIXTO DIARIO						
		1 H. 50 M. 31.0				TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H		1 H. 51 M. 30.7						

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS: 1).- Trenes de Pasajeros y Mixtos rumbo al Norte, que retrocedan de Acanceh hacia el Emp. Dist. Sotuta, para dirigirse a este Distrito, lo harán bajo protección de abanderados.

2).- Trenes de Pasajeros y Mixtos rumbo al Sur, al retroceder de Emp. Dist. Sotuta para entrar a la estación de Acanceh, lo harán bajo protección de abanderados.

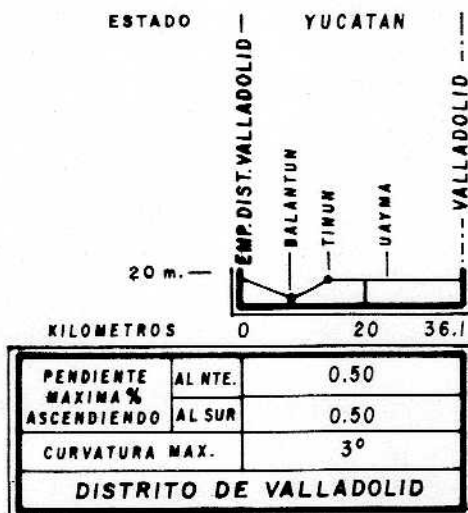


COMISION DE HORARIOS

DIB./J. PAULIN

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. VALLADOLID KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE VALLADOLID	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		LOCALIZACION DEL ESCAPE		AGUA REGISTRO TELEFONO "Y"
		PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO				PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO	ESC.	OTS.	L.D.	L.I.	
		361					362						
		MIXTO DIARIO	POR CIENTO	PASS.	ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	MIXTO DIARIO					
FD-123	0.0	H. M. S. 19.04		12	EMP. DIST. VALLADOLID	14		H. M. LI. 4.56	..				RT
FX- 9	8.1	b 19.19	0.50		8.1 BALANTUN			b 4.42	No hay				.
FX-15	14.2	b 19.30			9	6.1 TINUN	10	0.50	b 4.31	No hay			.
FX- 24	23.8	b 19.47			14	9.6 UAYMA	16		b 4.13	No hay			.
FX- 37	36.1	LI. 20.10 H. M.			18	12.3 D VALLADOLID	21		S. 3.50 H. M.	PATIO 23			ARTY
		361			(36.1 Kms.)			362					
		MIXTO DIARIO			HORARIO N°3			MIXTO DIARIO					
		1 H. 06 M. 32.8			TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H			1 H. 06 M. 32.8					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"



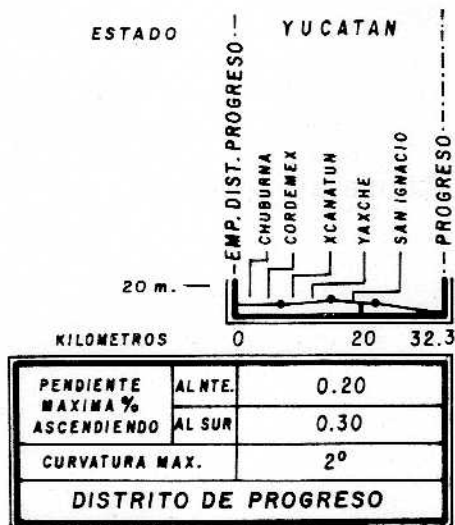
COM. DE HORARIOS

### NOTAS DEL DISTRITO DE TIZIMIN

- 1).- Trenes procedentes del Distrito de Tizimín, al invadir cualquier tramo de la vía principal del Distrito de Campeche, se protegerán por medio de abanderados.
- 2).- Trenes del Distrito de Tizimín, irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de Campeche moviéndose bajo protección de abanderados, ocupando la vía principal.
- 3).- Hay tercer riel para vía angosta de Mérida al Kilom. FD- 2+500.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. PROGRESO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE PROGRESO	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		LOCALIZACION DEL ESCAPE		REGISTRO TELEFONO "Y"		
		PENDIENTE MAXIMA ASCIENDE	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDE	ESC.	OTS.	L.D.	L.I.			
		POR CIENTO	PASS.		ESTACIONES	NIXTOS Y CARGA	POR CIENTO						
FA-892	0.0	0.20	30	<b>EMP. DIST. PROGRESO</b>	36	0.30					RT		
FN- 2	1.9			1.9			CHUBURNA			No hay			
FN- 5	4.6			2.7			CORDEMEX			No hay			
FN- 9	9.0			4.4			XCANATUN			No hay			
FN-13	12.4			3.4			YAXCHE			No hay			
FN-19	18.6			6.2			SAN IGNACIO			14			T
FN-33	32.3			13.7			DN PROGRESO	20		92			TY
				(32.3 Kms.)									
				<b>HORARIO N°3</b>									
				TIEMPO EN EL DISTRITO PROMEDIO EN K/H									
		OH. 48 M. 40.4				OH. 56 M. 36.6							

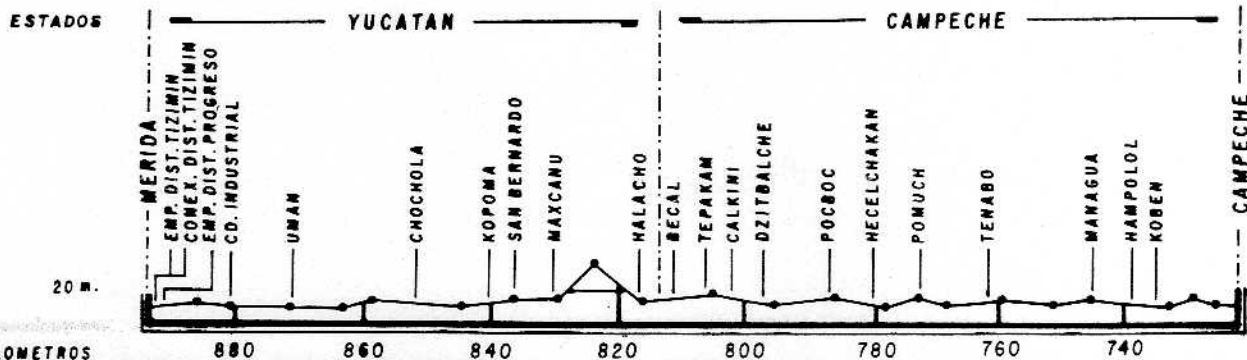
Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"



COM. DE HORARIOS

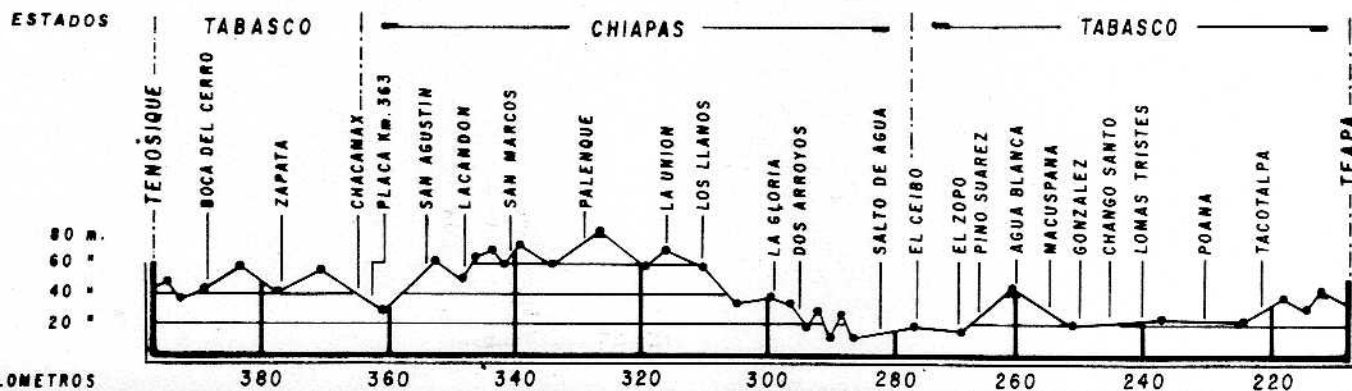
DIB/J. PAULIN





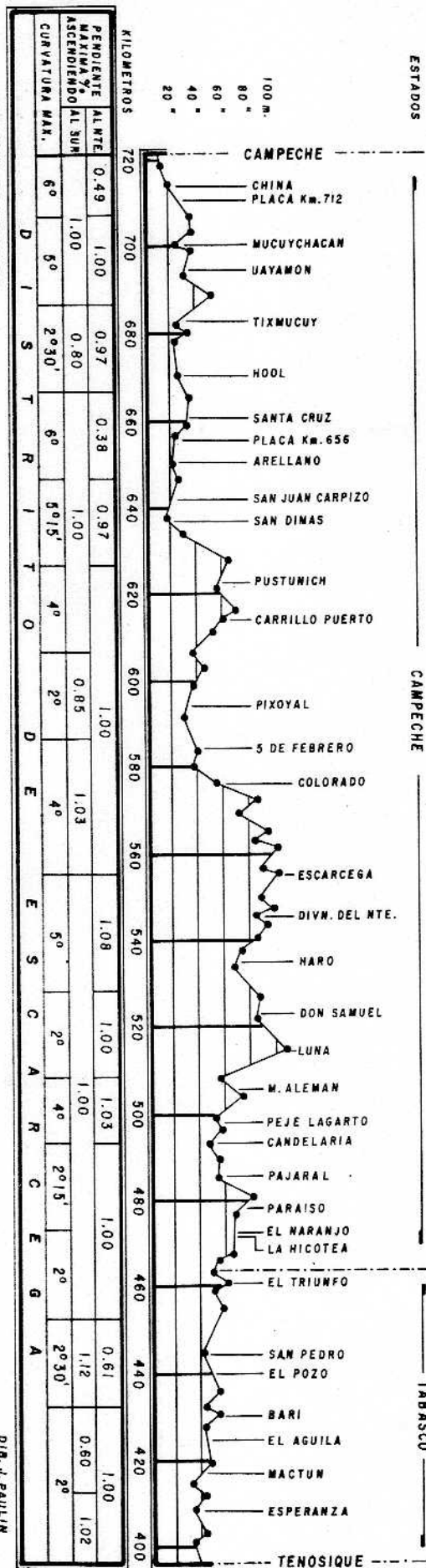
PENDIENTE MAXIMA % ASCENDIENDO	ALNTE.	0.30	0.20	1.0	0.20	0.30
	ALSUR		0.25	1.00	0.20	0.50
CURVATURA MAX.		5°45'	1°		2°40'	2° 4°
D I S T R I T O D E C A M P E C H E						

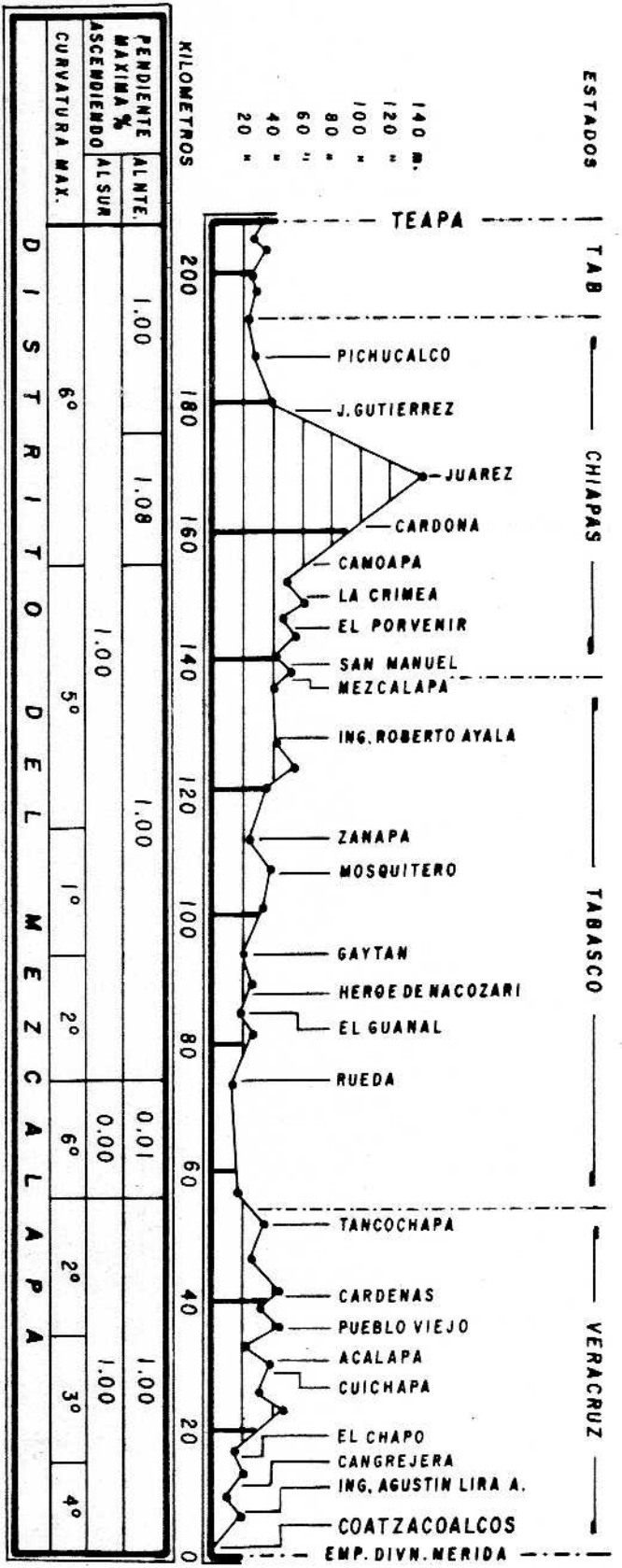
COMISION DE HORARIOS



PENDIENTE MAXIMA % ASCENDIENDO	ALNTE.	1.00				1.01	1.00
	ALSUR	1.00	1.05	1.00			
CURVATURA MAX.		8°	6°	1°	2°30'	2°	5° 3° 6°14'
D I S T R I T O D E L U S U M A C I N T A							

COMISION DE HORARIOS

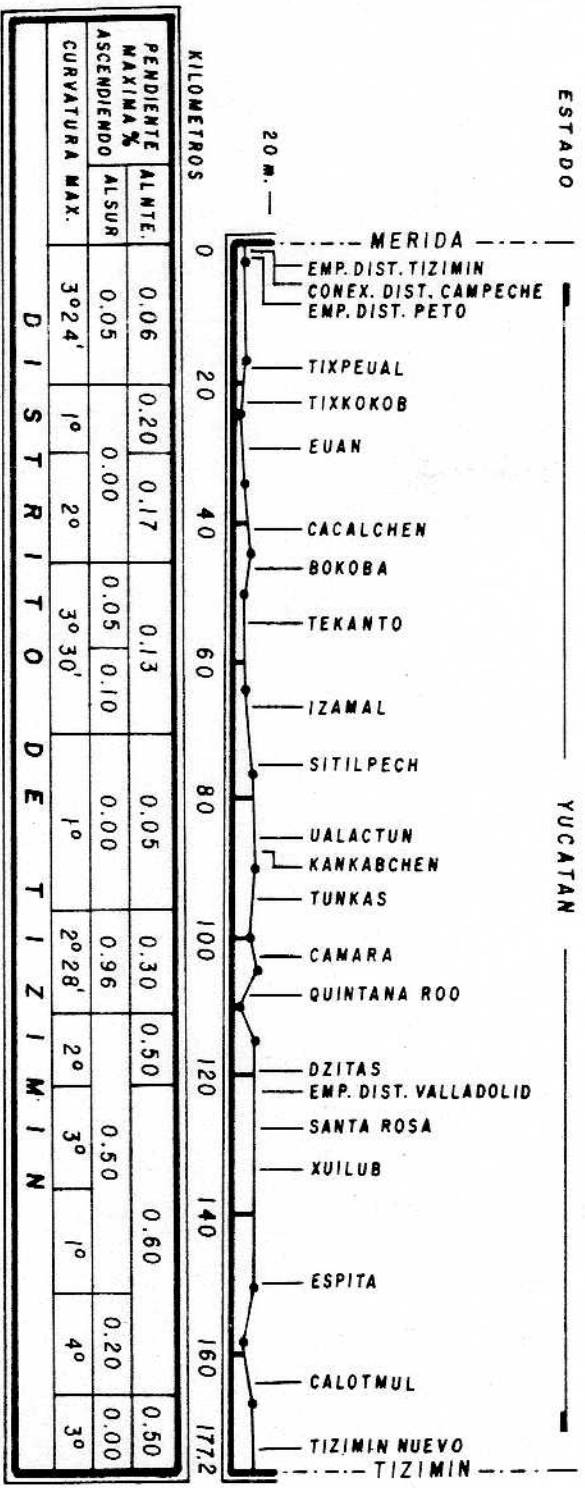




COMISION DE HORARIOS

KILOMETROS	PENDIENTE MAXIMA %		CURVATURA MAX.
	ALANTE	ALSUR	
0 - 200	1.00		6°
200 - 180			
180 - 160	1.08		
160 - 140			5°
140 - 120	1.00		
120 - 100			1°
100 - 80	1.00		2°
80 - 60			6°
60 - 40	0.01		2°
40 - 20	0.00		3°
20 - 0	1.00		4°

D I S T R I T O D E L M E Z C A L A P A



COMISION DE HORARIOS

KILOMETROS	PENDIENTE MAXIMA %		CURVATURA MAX.
	ALANTE	ALSUR	
0 - 20	0.06		3°24'
20 - 40	0.20		1°
40 - 60	0.17		2°
60 - 80	0.13		3°30'
80 - 100	0.05		1°
100 - 120	0.30		2°28'
120 - 140	0.50		2°
140 - 160	0.60		1°
160 - 177.2	0.20		4°
	0.50		3°

D I S T R I T O D E L M E Z C A L A P A

## 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 retrasa-- dos, 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, -- MIXTOS Y DE CARGA COMPUESTOS TOTALMENTE CON UNIDA-- DES DE ARRASTRE EQUIPADAS CON RUEDAS DE ACERO, deben ha-- cer el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES" para trenes de pa-- sajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto -- no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachado-- res 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 anti-- cipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y -- aquellos trenes que vayan a librar el tiempo de itine-- rario 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 re-- gistren 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 TELEGRA -- FICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya Tele-- grafista en servicio debe dejarse el libro de registro de -- trenes en la caja para guías, si la hay, y, a falta de és -- ta, en la caseta del teléfono o del telegráfico.
- 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 -- 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 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 CONTIENIENDO 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 pe -- 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 -- obstruir la vía que tiene preferencia; despues 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 dañarse 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 cruzeta 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

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 alienados, 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 esté 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, 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 le a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien 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 ESPECIALES

### 1).= RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS.

En las oficinas telefónicas de Mérida, Campeche, Escárcega, Tenosique, Teapa, Coatzacoalcos (US), Progreso, Tizimín, Valladolid, Peto y Sotuta.

### 2).= LIBROS DE BOLETINES.

En las oficinas telefónicas de Mérida, Campeche, Escárcega, Tenosique, Teapa y Coatzacoalcos (US).

### 3).= GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS.

En concordancia con la Regla 103-A, 3er. párrafo, - del Reglamento de Transportes, los trenes que manejen esta clase de equipo, no excederán velocidad de (35) TREINTA Y CINCO kilómetros por hora, en tangentes, y reduciéndola convenientemente en las curvas.

### 4).= ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.

Distrito de Campeche: MAXCANO y HALACHO.

Distrito de Tizimín: TUNKAS y DZITAS.

### 5).= AVISO DE COMIDAS A LOS RESTAURANTES.

Los conductores de los siguientes trenes informarán por escrito, desde las estaciones que se señalan, a los restaurantes que en cada caso se especifican, - el número de pasajeros que tomará alimentos.

No. 49 de San Pedro al de Tenosique.

No. 50 de Palenque al de Tenosique.

No. 49 de Rueda al de Coatzacoalcos (US).

### 6).= UBICACION DE LAS PLACAS DEL LIMITE DEL PATIO.

Tizimín : Al Sur en Kilóm. FD-170-000

Valladolid : Al Sur en Kilóm. FX- 35-419

Peto : Al Sur en Kilóm. FP-152-081

Sotuta : Al Sur en Kilóm. FS- 55-540

Mérida : Sobre el Dist. de Campeche en Kilóm. FA-870+000.

Sobre el Dist. de Progreso en Kilóm. FN-32+427.

Sobre el Dist. de Tizimín en Kilóm. FD-20+000.

Sobre el Dist. de Peto en Kilóm. --- FP-12+000.

Campeche : Sobre el Dist. de Campeche en Kilóm. FA-728+000.

Sobre el Dist. de Escárcega en Kilóm. FA-719+000

Escárcega : Al Sur en Kilóm. FA-558-000

Al Norte en Kilóm. FA-55-000

Tenosique : Al Sur en Kilóm. FA-398-100

Al Norte en Kilóm. FA-39-000

Teapa : Al Sur en Kilóm. FA-218-000

Al Norte en Kilóm. FA-205-000

Ing. R. Ayala: Al Sur en Kilóm. FA-133-000

Al Norte en Kilóm. FA-115-000

Coatzacoalcos (US): Sobre el Dist. del Mezcalapa en Kilóm. FA-18+000.

Sobre el Dist. de Coatzacoalcos de - la Divn. del Sureste, en Kilóm. --- Z-11+000.

### 7).= HORAS DE SERVICIO DE LAS TRIPULACIONES DE PATIO.

Mérida : Continuo.

Campeche : Diariamente de las 3h. 30m. a las -- 10h.30m.

Tenosique : Diariamente de las 17h.30m. a las -- 0h.30m., excepto los Domingos.

Coatzacoalcos(US): Lunes de 2h.45m. a 24h.00m.

Martes a Viernes de las 2h.00m. a -- 24h.00m.

Sábados y Domingos de las 7h.00m. a -- las 21h.00m.

### 8 ).= POSICION NORMAL DE ALGUNOS CAMBIOS.

I ).- La posición normal del cambio en Km. FA-894 que conecta las vías principales de los Distritos de Campeche y Tizimín, es alineado - al Distrito de Campeche.

II ).- La posición normal del cambio en Km. FA-892 que conecta las vías principales de los Distritos de Campeche y Progreso, es alineado<sup>T</sup> al Distrito de Campeche.

III).- La posición normal del cambio en Km. FD-2A, que conecta las vías principales de los Distritos de Tizimín y Peto, es alineado al -- Distrito de Tizimín.

IV ).- La posición normal del cambio en Km. FD-123 que conecta las vías principales de los Distritos de Tizimín y Valladolid, es alineado al Distrito de Tizimín.

V ).- La posición normal del cambio en Km. FP-27, que conecta las vías principales de los Distritos de Peto y Sotuta, es alineado al Di<sup>S</sup>trito de Peto.

### 9 ).= LUGARES DONDE PUEDEN TOMAR COMBUSTIBLE LAS MAQUINAS

En Mérida, Campeche, Tenosique y Coatzacoalcos(US)

En casos de emergencia: Escárcega y Teapa.

### 10).= DONDE DEBEN COLOCARSE LAS MAQUINAS AYUDADORAS.

En el lugar donde lo determine el Superintendente<sup>1</sup> de la división.

### 11).= PARADAS PARA LA INSPECCION DE 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<sup>1</sup> 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<sup>T</sup> 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.

### 12).= CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Ys" EN UNIDADES DE 18 METROS.

Tizimín : 13 u.

Valladolid : 3 u.

Progreso : 9 u.

Mérida : Continúa al Distrito de Tizimín.

Campeche : Se prolonga a la vía denominada Lerma, que tiene una longitud de 9.043 Kms.

Escárcega : 5 u.

Tenosique : 12 u.

Macuspana : 5 u.

Teapa : 3 u.

Ing. R. Ayala: Conecta con vía particular de Pemex con capacidad para 108 u.

Coatzacoalcos(US): 7 u.

1).- CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Ys" EN UNIDADES DE 13.7 METROS.

Peto : 7 u.

Acanceh: Continúa al Distrito de Sotuta.

### 13).= INFORME DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS.

De acuerdo con lo establecido en la Regla 365, del Reglamento de Transportes, los conductores deberán rendir sus informes de carros ó coches tomados y dejados a la terminación de sus viajes.

### 14).= INFORME DE LADEROS.

De conformidad con lo prescrito en 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 informe de carros que se encuentren en los laderos sin Agente, a la terminación de sus viajes.

15).- UBICACION Y DIMENSIONES DE PUENTES.

Rios	Ubicación	Altura	Ancho
USUMACINTA	Km. FA-388.4	6.90m.	4.65m.
TEAPA	Km. FA-206.6	6.70m.	5.00m.
SAN JOAQUIN	Km. FA-190.8	6.70m.	5.34m.
MEZCALAPA	Km. FA-137.9	6.70m.	5.70m.
COATZACOALCOS	Km. FA- 2.7	8.00m.	4.83m.

Notas:- I).- En el puente del río San Pedro Kilóm. FA-444, hay empleados en ambos extremos para la protección del paso de automóviles sobre el mismo, con horario de 8h. - 00m. a 16h.00m.

II).- En el puente del río Mezcalapa, hay empleados en ambos extremos para la protección del paso de automóviles sobre el mismo, con horario continuo.

16).- **DISTRITO DE CAMPECHE.-**

I).- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO Y PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Ciudad Industrial: La vía de la izquierda.

Campeche : La vía adyacente a la vía principal, frente a la estación.

II).- TRENES QUE DEBEN ENTRAR VIRADOS.

Todos los trenes de Pasajeros y Mixtos procedentes de los Distritos de Campeche y Tizimín, deberán virarse en la "Y" de Mérida, para entrar retrocediendo a los andenes de la estación de esta terminal.

A la estación de Campeche, todos los trenes rumbo al Norte deberán entrar de frente, virandose después, cuando así lo requieran.

III).- VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.H.	MIX.Y CGA. K.P.H.
FA-894.4 a FA-891.2	21	19
FA-891.2 a FA-880.8	39	35
FA-880.8 a FA-871.8	39	34
FA-871.8 a FA-853.6	73	68
FA-853.6 a FA-836.5	79	64
FA-836.5 a FA-830.9	67	56
FA-830.9 a FA-817.4	74	58
FA-817.4 a FA-812.0	65	54
FA-812.0 a FA-802.4	72	52
FA-802.4 a FA-797.1	64	64
FA-797.1 a FA-779.3	76	67
FA-779.3 a FA-773.1	74	62
FA-773.1 a FA-761.6	77	69
FA-761.6 a FA-739.7	73	66
FA-739.7 a FA-721.9	67	56

IV).- VIAS DE PROPIEDAD, O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En Kilóm. FA-892+018 espuela derecha EN, con capacidad para 3 u., propiedad de VELADORAS EL FARO, S.A.

En Kilóm. FA-892+004 espuela derecha ES, con capacidad para 3 u., propiedad de S.A.H.O.P.

En Kilóm. FA-890+685 espuela izquierda ES, con capacidad para 28 u., propiedad de UNION DE CREDITO HENEQUENERO, S.A.

En Kilóm. FA-890+608 espuela izquierda ES, con capacidad para 13 u., propiedad de A.N.D.S.A.

En Kilóm. FA-888+483 espuela derecha EN, con capacidad para 9 u., propiedad de PRODUCTOS DE HARINA,

S.A.

En Kilóm. FA-886+869 ladero derecho con capacidad para 8 u., propiedad de PRODUCTORA DE MATERIALES, S.A.

En Kilóm. FA-885+558 espuela derecha ES, con capacidad para 10 u., denominada CORRALES.

En Kilóm. FA-882+263 ladero derecho con capacidad para 30 u., y apoyadas al mismo 5 espuelas EN interiores con capacidad total para 54 u., propiedad de CEMENTOS MAYA, S.A.

En Kilóm. FA-882+253 espuela derecha ES, con capacidad para 10 u., propiedad de GAS PENINSULAR, S.A.

En Kilóm. FA-880+023 hay un sistema de vías de La Ciudad Industrial, con ladero derecho principal - con capacidad para 56 u., y 3 espuelas EN, denominadas FIDEICOMISO CIUDAD INDUSTRIAL, NUTRIMENTOS DEL SURESTE Y ALBAMEX, con capacidad para 63, 25' y 9 u., respectivamente.

En Kilóm. FA-879+961 ladero derecho con capacidad para 12 u., apoyadas a este 5 espuelas ES, con capacidad total para 80 u., propiedad de LA COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD.

En Kilóm. FA-879+103 ladero derecho con capacidad para 7 u., y apoyada a este, espuela EN, con capacidad para 15 u., propiedad de PEMEX.

En Kilóm. FA-878+628 ladero derecho con capacidad para 4 u., propiedad de ALMACENES Y SERVICIOS.

En Kilóm. FA-876+118 ladero derecho con capacidad para 73 u., propiedad del FIDEICOMISO CIUDAD INDUSTRIAL, S.A. y apoyada al mismo, espuela EN, con capacidad para 10u., propiedad de RAFITEK.

En Kilóm. FA-874+907 ladero derecho con capacidad para 15 u., propiedad de Mosaicos del Sureste (MO SUSA).

En Kilóm. FA-726+773 espuela derecha ES, con capacidad para 10 u., propiedad de MIEL DE CAMPECHE.

17).- **DISTRITO DE ESCARCEGA.-**

I.- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO Y PASO DE TRENES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Escárcega : La primera vía de la derecha.

Candelaria: La vía de la izquierda.

Tenosique : La primera vía de la derecha.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

Candelaria: La vía de la bodega.

III.-VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.H.	MIX.Y CGA. K.P.H.
FA-721.9 a FA-712.0	74	50
FA-712.0 a FA-695.2	72	48
FA-695.2 a FA-684.0	67	52
FA-684.0 a FA-671.5	68	50
FA-671.5 a FA-656.0	66	44
FA-656.0 a FA-639.1	68	53
FA-639.1 a FA-615.9	66	50
FA-615.9 a FA-596.1	70	54
FA-596.1 a FA-578.1	72	54
FA-578.1 a FA-555.9	70	49
FA-555.9 a FA-535.9	71	60
FA-535.9 a FA-524.3	70	58
FA-524.3 a FA-507.4	68	48
FA-507.4 a FA-494.1	73	50
FA-494.1 a FA-478.9	70	48
FA-478.9 a FA-471.9	70	60
FA-471.9 a FA-461.7	68	56
FA-461.7 a FA-443.9	67	56
FA-443.9 a FA-440.3	72	54
FA-440.3 a FA-417.2	63	50
FA-417.2 a FA-396.3	66	50

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

En Kilóm. FA-721+840 espuela ES, con capacidad para 12 u., propiedad de LA COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD.

En Kilóm. FA-556+077 espuela derecha EN, con capacidad para 22 u., propiedad de LA ARROCERA.

En Kilóm. FA-445+358 ladero derecho con capacidad para 13 u., propiedad de LA COMISION DEL GRIJALVA.

18).= **DISTRITO DEL USUMACINTA.-**

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

Zapata : La primera vía de la derecha.  
 Palenque : La vía de la izquierda.  
 Salto de Agua: La vía de la izquierda.  
 Macuspana : La primera vía de la derecha.  
 Tacotalpa : La vía de la derecha.  
 Teapa : La primera vía de la izquierda.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Palenque : Vía de la bodega.  
 Salto de agua: Vía de la bodega.  
 Macuspana : Vía de la bodega.  
 Tacotalpa : Vía de la bodega.  
 Teapa : La primera vía de la derecha, frente de la bodega.

III.- VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.H.	MIX.YCSA. K.P.H.
FA-396.3 a FA-376.3	60	44
FA-376.3 a FA-362.3	60	44
FA-362.3 a FA-347.7	58	46
FA-347.7 a FA-328.8	57	45
FA-328.8 a FA-315.6	57	44
FA-315.6 a FA-294.4	51	45
FA-294.4 a FA-282.2	56	41
FA-282.2 a FA-269.6	54	42
FA-269.6 a FA-254.5	57	39
FA-254.5 a FA-240.8	55	46
FA-240.8 a FA-231.5	56	47
FA-231.5 a FA-221.4	51	43
FA-221.4 a FA-207.2	53	50

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

En Kilóm. FA-396+512 espuela derecha ES, y dos espuelas apoyadas en la anterior, con capacidad para 90, 23 y 4 u., respectivamente, propiedad del INGENIO HERMENEGILDO GALEANA.

En Kilóm. FA-395+713 una espuela izquierda EN, con capacidad para 20 u., propiedad de A.N.D.S.A.

En Kilóm. FA-376+294 ladero derecho con capacidad para 31 u., propiedad de CEMENTOS MAYA, S.A.

En Kilóm. FA-266+658 un ladero derecho con capacidad para 39 u., conectado a este un segundo ladero, apoyada a este último una espuela EN, la que dentro de la planta se bifurca en 4 vías, propiedad de CEMENTOS APAXCO

En Kilóm. FA-254+663 ladero izquierdo con capacidad para 15 u., propiedad de PEMEX.

En Kilóm. FA-207+232 espuela izquierda ES, con capacidad para 23 u., propiedad de MEXALIT.

19).= **DISTRITO DEL MEZCALAPA.-**

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

Pichucalco : La vía de la izquierda.  
 Juárez : La vía de la izquierda.  
 La Criméa : La vía de la derecha.  
 Ing. R. Ayala: La primera vía de la derecha,

frente a la "Y".

Rueda : La vía de la derecha.  
 Tancochapa : La vía de la derecha.  
 Acalapa : La primera vía de la derecha.  
 Ing. A. Lira : La espuela izquierda ES, conectada a la vía de Operaciones.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Pichucalco : La vía de la bodega.  
 Juárez : La vía de la bodega.  
 La Criméa : La vía de la bodega.  
 Ing. R. Ayala: La vía de la bodega.  
 Rueda : La vía de la bodega.  
 Tancochapa : La vía de la bodega.

III.- VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.H.	MIX.YCSA. K.P.H.
FA-207.2 a FA-186.7	72	44
FA-186.7 a FA-168.9	51	40
FA-168.9 a FA-149.8	50	44
FA-149.8 a FA-138.9	55	44
FA-138.9 a FA-136.9	60	40
FA-136.9 a FA-127.1	65	49
FA-127.1 a FA-111.8	71	54
FA-111.8 a FA-106.5	64	53
FA-106.5 a FA-92.3	71	50
FA-92.3 a FA-74.5	67	49
FA-74.5 a FA-51.5	60	45
FA-51.5 a FA-40.9	71	45
FA-40.9 a FA-29.9	73	55
FA-29.9 a FA-15.4	73	46
FA-15.4 a FA-10.5	74	42
FA-10.5 a FA-1.1	71	47

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

En Kilóm. FA-169+929 ladero derecho con capacidad para 64 u., propiedad de PEMEX.

La prolongación de la cola de la "Y" de Ing. R. -- Ayala, tiene una bifurcación de 2 espuelas del lado de la estación. En su extremo se bifurcan 3 -- vías para las bodegas, de la última conecta un peine con 5 vías para almacenamiento; todo este sistema de espuelas y vías con capacidad para 679 u., propiedad de PEMEX.

En Kilóm. FA-127+343 y apoyada en el escape, espuela derecha EN, con capacidad para 3 u., propiedad de EMULSIONES ASFALTICAS.

En Kilóm. FA-127+019 y conectada a la vía de bodega, espuela izquierda ES, con capacidad para 4 u., propiedad de NUTRIMENTOS DEL ISTMO, S.A. DE C.V.

Al Norte de la espuela de NUTRIMENTOS DEL ISTMO y también apoyada en el extremo Norte de la vía de bodega, espuela izquierda ES, con capacidad para 13 u., propiedad de LA COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD.

Frente de la espuela de A.N.D.S.A., ladero izquierdo y conectada a este espuela ES, con capacidad para 20 y 33 u., respectivamente, propiedad de BARI-COSA.

En Kilóm. FA-126+283 espuela derecha EN, con capacidad para 10 u., propiedad de A.N.D.S.A.

En Kilóm. FA-123+492 ladero derecho y apoyada a esta una espuela EN, con una bifurcación, con capacidad total para 21 u., propiedad de LA COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD.

En Kilóm. FA-29+857 apoyado en el escape, ladero derecho con capacidad para 30 u., propiedad de PEMEX.

En Kilóm. FA-17+216 ladero izquierdo con capacidad para 20 u., propiedad de PROTEXA.

En el escape de El Chapo espuela izquierda EN, con capacidad para 20 u., propiedad de NUTRIMENTOS DEL ISTMO. Al Norte de esta y también conectada al escape, espuela EN, con capacidad para 33 u., propiedad de PEMEX.



dad de MATERIALES DEL ISTMO, S.A.

En Kilóm. FA-15+164 conectada a la vía principal - espuela derecha EN, con capacidad para 24 u., propiedad de COLESA, S.A.

En Kilóm. FA-15+029 y apoyadas al escape, dos espuelas EN, con capacidad para 12 y 21 u., propiedad de PEMEX.

En Kilóm. FA-12+602 ladero con capacidad para 7 u. en el que conecta espuela EN con capacidad para 20 u., propiedad de CEMENTOS APAXCO, S.A.

En Kilóm. FA-9+838 un ladero izquierdo con cupo para 7 u., en el que empalma una espuela ES, con capacidad para 200 u., al servicio de CELANESE MEXICANA, S.A.

En Kilóm. FA-9+581 un ladero derecho con capacidad para 13 u., conectada a este una espuela EN, con cupo para 42 u., en esta se apoyan cinco espuelas denominadas 1, 2, 3, 4 y 5 con capacidad para 15, 21, 10, 3 y 4 u. respectivamente, propiedad de INDUSTRIAS RESISTOL.

En Kilóm. FA-6+949 (COMPLEJO INDUSTRIAL PAJARITOS) Cinco laderos izquierdos denominados 1, 2, 3, 4 y 5 con capacidad para 33, 21, 21, 18 y 17 u. respectivamente, propiedad de PEMEX.

En Kilóm. FA-7+074 una espuela GENERAL ES (vía de acceso al complejo), con capacidad para 200 u.

Dos espuelas llamadas PLANTA DE ETILENO, con capacidad para 11 y una u. respectivamente.

Conectadas a la vía de acceso, FFMSA y FFMSA 1, -- propiedad de FOSFATADOS MEXICANOS, S.A.

De la vía de acceso, parte una espuela la que en su extremo se bifurca en 16 vías, propiedad de CLORO DE TEHUANTEPEC.

En la vía de acceso, se apoya una espuela con capacidad para 107 u., la que en el interior de la planta se bifurca en 8 vías, propiedad de FERTIMEX

En la vía de acceso, empalma una espuela con capacidad para 39 u. la que se bifurca en 8 vías con las siguientes capacidades: 8, 29, 21. Las denominadas 1, 2 y 3 de IQUISA, tienen cupo para 10, 9 y 23 u. respectivamente. Las designadas ICB-1 e ICB-2 con capacidad para 7 u. cada una, todas estas propiedad de IQUISA.

En la espuela de 39 u. de IQUISA, conecta una espuela de la que se bifurca otra, ambas propiedad de BAYER CYDSA.

En la vía de acceso, se apoya una espuela la que se bifurca en 5 vías denominadas TEMSA 1, 2, 3, 4 y 5 con capacidad para 35, 12, 3, 6 y 12 u. respectivamente, propiedad de TEMSA.

Cinco espuelas propiedad de PEMEX (Petroquímica), designadas como PEMEX 1, PEMEX 2, PEMEX 3 y PEMEX 4, con capacidad para 190, 5, 15, 10 y 9 u. respectivamente; la que tiene capacidad para 190 u. empalma con la vía de acceso y se considera vía troncal Petroquímica Cangrejera.

## 20).- DISTRITO DE TIZIMIN.-

### I.- TRENES QUE DEBEN ENTRAR VIRADOS.

Todos los trenes de Pasajeros y Mixtos rumbo al Sur, deberán virarse en la "Y" de Mérida, para entrar retrocediendo a los andenes de esta estación.

Todos los trenes rumbo al Norte, deberán virarse en la "Y" de Tizimín Kilóm. FD-176+673 para entrar retrocediendo a la estación.

### II.- VIAS DEL PUBLICO.

Tizimín : La espuela ES, frente al edificio de la estación, con capacidad para 14 u.

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

En Kilóm. FD-1+344 espuela derecha EN, con capacidad para 14 u., propiedad de LA CORDELERIA LOURDES, S.A. (Vía ancha únicamente).

En Kilóm. FD-2+617 espuela izquierda ES, con capacidad para 3 u., propiedad de MAYAB.

En Kilóm. FD-2+785 espuela izquierda ES, con

capacidad para 3 u., propiedad de la C.F.E. (Vía ancha únicamente).

En Kilóm. FD-3+026 espuela izquierda EN, -- con capacidad para 41 u., denominada RUZ y propiedad de la C.F.E. (Vía ancha únicamente).

En Kilóm. FD-3+053 espuela izquierda ES, -- con capacidad para 14 u., propiedad de la C.F.E. (Vía con tercer riel).

En Kilóm. FD-3+160 espuela derecha ES, con capacidad para 21 u., propiedad de HILANDERIA MAYAPAN, S.A.

En Kilóm. FD-5+138 un ladero izquierdo, en el que se apoya una espuela ES, con capacidad para 5 y 15 u. respectivamente, propiedad de VIBROBLOK PENINSULAR, S.A.

En Kilóm. FD-5+557 un ladero derecho, del que conecta una espuela ES, con capacidad para 6 y 16 u. respectivamente, propiedad de REFRESQUERA PENINSULAR, S.A.

### IV.- VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.H.	MIX.Y CGA K.P.H.
FD- 0.0 a FD- 1.9	38	29
FD- 1.9 a FD- 18.6	56	50
FD- 18.6 a FD- 24.1	55	47
FD- 24.1 a FD- 41.5	65	47
FD- 41.5 a FD- 54.8	53	50
FD- 54.8 a FD- 66.6	54	51
FD- 66.6 a FD- 94.9	57	50
FD- 94.9 a FD- 108.3	54	45
FD- 108.3 a FD- 119.8	58	46
FD- 119.8 a FD- 122.3	50	38
FD- 122.3 a FD- 150.3	58	51
FD- 150.3 a FD- 164.1	55	49
FD- 164.1 a FD- 173.8	58	49
FD- 173.8 a FD- 177.2	51	41

## 21).- DISTRITO DE PETO.-

I.- En el Kilóm. FP-26+736 existe una "Y" formada por una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Peto y Sotuta.

### II.- TRENES QUE DEBEN ENTRAR VIRADOS.

Todos los trenes rumbo al Norte, entrarán de frente a la estación de PETO, virándose después de su llegada.

### III.- VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.H.	MIX.Y CGA K.P.H.
FP- 1.9 a FP- 10.0	37	35
FP- 10.0 a FP- 27.5	44	40
FP- 27.5 a FP- 34.9	40	37
FP- 34.9 a FP- 49.0	40	34
FP- 49.0 a FP- 59.8	34	31
FP- 59.8 a FP- 75.0	40	34
FP- 75.0 a FP- 90.4	40	36
FP- 90.4 a FP- 99.3	38	36
FP- 99.3 a FP- 108.6	35	35
FP- 108.6 a FP- 137.7	35	34
FP- 137.7 a FP- 152.8	39	35

### IV.- VIAS DE PROPIEDAD, O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En Kilóm. FP-2+548 una espuela derecha ES, con capacidad para 21 u. propiedad de la CERVECERIA YUCATECA, S.A.

## 22).- DISTRITO DE SOTUTA.-

I.- El punto final de la vía en este Distrito, está en el Kilóm. FS-57+100.

II.- VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.M.	MIX.YCGA. K.P.M.
FS- 0.0 a FS- 9.9	35	33
FS- 9.9 a FS- 22.3	35	34
FS- 22.3 a FS- 28.1	35	35
FS- 28.1 a FS- 35.2	36	30
FS- 35.2 a FS- 56.8	42	41

23).- **DISTRITO DE VALLADOLID.-**

I.- TRENES QUE DEBEN ENTRAR VIRADOS.

Todos los trenes rumbo al Norte, entrarán de frente a la estación de Valladolid, virándose después de su llegada.

II.- El punto final de la vía en este Distrito, - esta en el Kilóm. FX-36+719.

III.- VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.M.	MIX.YCGA. K.P.M.
FX- 0.0 a FX- 8.1	41	35
FX- 8.1 a FX- 14.2	41	37
FX- 14.2 a FX- 23.8	41	36
FX- 23.8 a FX- 36.1	41	35

24).- **DISTRITO DE PROGRESO.-**

I.- La vía principal de este Distrito, empalma - con la vía principal del Distrito de Campeche en el Kilóm. FA-891+185.

Y su punto final de vía se encuentra en el - Kilóm. FN-32+427. (Lugar en que principia el Muelle Fiscal).

II.- Como excepción a la Regla 360 segundo párrafo, así como a la definición de PATIO del Reglamento de Transportes, el movimiento de la vía principal en el Distrito de Progreso, podrá registrarse por autorizaciones escritas de la Oficina de Despachadores, y en este caso se expedirán como órdenes de tren con su número correspondiente para que aparezcan en el libro de órdenes.

III.- VELOCIDADES MAXIMAS AUTORIZADAS EN ESTE DISTRITO, AL NORTE Y AL SUR.

TRAMOS	PASAJEROS K.P.M.	MIX.YCGA. K.P.M.
FN- 0.0 a FN- 18.6	37	31
FN- 18.6 a FN- 32.3	46	41

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

En Kilóm. FN-1+245 una espuela ES, con capacidad para 2 u., propiedad de GAS DEL MAYAB, S. A.

En Kilóm. FN-3+530 ladero izquierdo y conectada a este, una espuela EN con capacidad para 83 y 4 u. respectivamente, propiedad de - CORDEMEX.

En Kilóm. FN-5+303 un ladero izquierdo con capacidad para 9 u.; en el que empalma una espuela ES, en esta se apoya un ladero con báscula, y en el extremo de la espuela una bifurcación, con capacidad total para 69 u., propiedad de SIDERURGICA DE YUCATAN.

**EL I.M.S.S. CUENTA CON CLINICAS Y HOSPITALES EN LOS SIGUIENTES LUGARES:**

DISTRITO DE CAMPECHE.-

Mérida, Yuc. C. de Adscripción C.H. T-1 B. Juárez  
 Umán, Yuc. Clínica Hospital C.  
 Chocholá, Yuc. Clínica C.  
 Maxcanú, Yuc. Clínica Hospital C.  
 Halachó, Yuc. Clínica C.  
 Campeche, Camp. C. de Adscripción C.H. T-1

DISTRITO DE ESCARCEGA.-

San Dimas, Camp. Clínica C.  
 Pixoyal, Camp. Clínica C.  
 Escárcega, Camp. C. de Adscripción C.H. T-3  
 Candelaria, Camp. Clínica C.  
 El Triunfo, Tab. Clínica C.  
 Tenosique, Tab. C. de Adscripción C.H. T-3

DISTRITO DEL USUMACINTA.-

Palenque, Chis. Clínica C.  
 Salto de Agua, Chis. Clínica C.  
 González, Tab. Clínica C.  
 Tacotalpa, Tab. Clínica C.H. T-3  
 Teapa, Tab. C. de Adscripción B. Apoyándose en:  
 Villahermosa, Tab. Clínica Hospital T-1

DISTRITO DEL MEZCALAPA.-

Juárez, Chis. Clínica C.  
 Zanapa, Tab. Clínica C.  
 Rueda, Tab. Clínica C.  
 Tancochapa, Ver. Clínica C.  
 Coatzacoalcos, Ver. C. de Adscripción C.H. T-1

DISTRITOS DE TIZIMIN Y VALLADOLID.

Mérida, Yuc. C. de Adscripción C.H. T-1 B. Juárez  
 Tixkokob, Yuc. Clínica Hospital C.  
 Cacalchén, Yuc. Clínica C.  
 Tekantó, Yuc. Clínica C.  
 Izamal, Yuc. Clínica Hospital C.  
 Valladolid, Yuc. Clínica Hospital  
 Tizimin, Yuc. Clínica Hospital T-3

DISTRITO DE PETO.-

Mérida, Yuc. C. de Adscripción C.H. T-1 B. Juárez  
 Acanceh, Yuc. Clínica Hospital C.  
 Tekit, Yuc. Clínica C.  
 Tzucacab, Yuc. Clínica C.

DISTRITO DE SOTUTA.-

Mérida, Yuc. C. de Adscripción C.H. T-1 B. Juárez  
 Seyé, Yuc. Clínica C.  
 Hocabá, Yuc. Clínica C.  
 Huhí, Yuc. Clínica C.

DISTRITO DE PROGRESO.-

Mérida, Yuc. C. de Adscripción C.H. T-1 B. Juárez  
 Chuburná, Yuc. Clínica C.  
 Progreso, Yuc. Clínica Hospital T-3

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

## D I S T A N C I A A R E C O R R E R E N K I L O M E T R O S

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	D I S T A N C I A A R E C O R R E R E N K I L O M E T R O S																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.
5	0.12.00	0.24.00	0.36.00	0.48.00	1.00.00	1.12.00	1.24.00	1.36.00	1.48.00	2.00.00	2.12.00	2.24.00	2.36.00	2.48.00	3.00.00	3.12.00	3.24.00	3.36.00	3.48.00	4.00.00
10	6.00	12.00	18.00	24.00	30.00	36.00	42.00	48.00	54.00	1.00.00	1.06.00	1.12.00	1.18.00	1.24.00	1.30.00	1.36.00	1.42.00	1.48.00	1.54.00	2.00.00
15	8.00	16.00	24.00	32.00	40.00	48.00	56.00	64.00	72.00	80.00	88.00	96.00	1.04.00	1.12.00	1.20.00	1.28.00	1.36.00	1.44.00	1.52.00	2.00.00
20	3.00	6.00	9.00	12.00	15.00	18.00	21.00	24.00	27.00	30.00	33.00	36.00	39.00	42.00	45.00	48.00	51.00	54.00	57.00	1.00.00
25	2.24	4.48	7.12	9.36	12.00	14.24	16.48	19.12	21.36	24.00	26.24	28.48	31.12	33.36	36.24	38.24	40.48	43.12	45.36	48.00
30	2.00	4.00	6.00	8.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00	22.00	24.00	26.00	28.00	30.00	32.00	34.00	36.00	38.00	40.00
35	1.43	3.26	5.09	6.51	8.34	10.17	12.00	13.43	15.26	17.09	18.51	20.34	22.17	24.00	25.43	27.26	29.09	30.51	32.34	34.17
40	1.30	3.00	4.30	6.00	7.30	9.00	10.30	12.00	13.30	15.00	16.30	18.00	19.30	21.00	22.30	24.00	25.30	27.00	28.30	30.00
45	1.20	2.40	4.00	5.20	6.40	8.00	9.20	10.40	12.00	13.20	14.40	16.00	17.20	18.40	20.00	21.20	22.40	24.00	25.20	26.40
50	1.12	2.24	3.36	4.48	6.00	7.12	8.24	9.36	10.48	12.00	13.12	14.24	15.36	16.48	18.00	19.12	20.24	21.36	22.48	24.00
55	1.05	2.11	3.16	4.22	5.27	6.33	7.38	8.44	9.49	10.55	12.00	13.05	14.11	15.16	16.22	17.27	18.33	19.38	20.44	21.49
60	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
65	55	1.51	2.46	3.42	4.37	5.32	6.28	7.23	8.18	9.14	10.09	11.05	12.00	12.55	13.51	14.46	15.42	16.37	17.32	18.28
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.00	6.51	7.43	8.34	9.26	10.17	11.06	11.96	12.51	13.43	14.34	15.26	16.17	17.09
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.48	5.36	6.24	7.12	8.00	8.48	9.36	10.24	11.12	12.00	12.48	13.36	14.24	15.12	16.00
80	45	1.30	2.15	3.00	3.45	4.30	5.15	6.00	6.45	7.30	8.15	9.00	9.45	10.30	11.15	12.00	12.45	13.30	14.15	15.00
85	42	1.25	2.07	2.50	3.32	4.14	4.56	5.39	6.21	7.04	7.46	8.28	9.11	9.53	10.35	11.18	12.00	12.42	13.25	14.07
90	40	1.20	2.00	2.40	3.20	4.00	4.40	5.20	6.00	6.40	7.20	8.00	8.40	9.20	10.00	10.40	11.20	12.00	12.40	13.20
95	38	1.16	1.54	2.32	3.09	3.47	4.25	5.03	5.41	6.19	6.57	7.35	8.13	8.50	9.28	10.06	10.44	11.22	12.00	12.38
100	36	1.12	1.48	2.24	3.00	3.36	4.12	4.48	5.24	6.00	6.36	7.12	7.48	8.24	9.00	9.36	10.12	10.48	11.24	12.00

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., 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 kms.
- 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. Búsquense, 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.

