



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."

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, compenetrándose perfectamente de uno y otros. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias."

REIMPRESO EN
ENERO DE
1993.

DIVISION DE PUEBLA

SUBDIVISION DE PUEBLA
REGION CENTRO

HORARIO N° 5

COMIENZA A REGIR A LAS 0H. 01M. DEL MARTES
15 DE ENERO DE 1991

(Hora del meridiano 90°)

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

J. M. LOPEZ ESCAMILLA
GERENTE REGIONAL, REGION CENTRO

JUAN RAMIREZ RESENDIZ
SUBGERENTE DE TRANSPORTE
QUERETARO, QRO.

OFICIALES DE LA DIVISION

JAIME RIOS VERGARA
SUPT. DE DIVN.

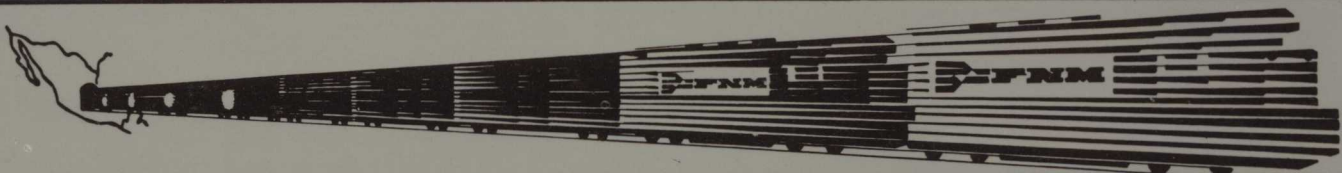
HUMBERTO G. PEREZ MANUEL
JEFE DE DESPACHADORES

FRANCISCO ARREDONDO LOPEZ
AYDTE. SUPT. S. T.

MIGUEL ANGEL VAZQUEZ CANSECO
AYDTE. SUPT. S. L.
PUEBLA, PUE.

ENRIQUE CAMACHO LEONA
AYDTE. SUPT. S. T.

PEDRO RIVERA HERNANDEZ
AYDTE. SUPT. S. L.
BUENAVISTA,



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

(2) PARA ECUACIONAR EL TONELAJE de un tren y ajustarlo al que marca la tabla, obténgase de las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada unidad y cuando esto no sea posible calcúlese el peso del contenido de una manera estimativa. Agréguese al peso bruto de cada unidad que lo componga (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la cifra que muestre la columna "FACTOR CARRO" en el tramo correspondiente. Ejemplo:

42 carros, con peso bruto total de	2,100 Tons.
Factor carro 10, que multiplicado	
por 42 (carros), es igual a	420 Tons.
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.

T O N E L A J E E C U A

C L A S E		LOCOMOTORAS							DIESEL	
		DE-15	DE-33	DE-37	DE-15	DE-15	DE-37	DE-38	DE-15	
N U M E R O S		14000	13001	12000	11100	11000	10000	9900	9600	
		A	A	A	A	A	A	A	A	
		14049	13075	12012	11168	11075	10049	9909	9651	
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA EN K.P.H.		18	18	18	18	18	18	18	18	
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA EN K.P.H.		105	105	105	105	105	105	105	105	
PESO EN TONELADAS METRICAS		165.0	167.0	114.0	168.0	168.0	114.7	113.0	166.0	
RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	T O							
DE A										
PUEBLA	SAN MARTIN	2	1395	1395	975	1395	1395	975	895	1395
SAN MARTIN	NANACAMILPA	2	720	720	515	720	720	515	475	720
NANACAMILPA	TEPUENTE	2	825	825	560	825	825	560	510	825
TEPUENTE	SAN LORENZO	2	2440	2440	1710	2440	2440	1710	1570	2440
SAN LORENZO	CAMPERO	2	3275	3275	2295	3275	3275	2295	2105	3275
CAMPERO	METEPEC	2	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
METEPEC	XALOSTOC	2	3275	3275	2295	3275	3275	2295	2105	3275
ORIENTAL	SANZ	2	1485	1485	1040	1485	1485	1040	955	1485
SANZ	SAN LORENZO	2	2970	2970	2080	2970	2970	2080	1905	2970
PUEBLA	EMP. D. ATENCIANGO	2	1625	1625	1140	1625	1625	1140	1045	1625
EMP. D. ATENCIANGO	MIER	2	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
MIER	ATENCIANGO	2	1625	1625	1140	1625	1625	1140	1045	1625
ATENCIANGO	LAGUNILLAS	2	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
LAGUNILLAS	AXOCHIAPAN	2	1220	1220	855	1220	1220	855	785	1220
AXOCHIAPAN	ATOTONILCO	2	1015	1015	700	1015	1015	700	645	1015
ATOTONILCO	CUAUTLA	2	2030	2030	1405	2030	2030	1405	1285	2030
CUAUTLA	AMECAMECA	2	845	845	595	845	845	595	545	845
AMECAMECA	HUITZILZINGO	2	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
HUITZILZINGO	XALOSTOC	7	3110	3110	2190	3110	3110	2190	2005	3110
XALOSTOC	MEXICO	7	4270	4270	2980	4270	4270	2980	2730	4270
RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO								
DE A										
VALLE DE MEXICO	CHIPILTEPEC	4	2150	2150	1510	2150	2150	1510	1385	2150
CHIPILTEPEC	METEPEC	4	1930	1930	1300	1930	1930	1300	1900	1930
METEPEC	CAMPERO	4	1950	1950	1315	1950	1950	1315	1205	1950
CAMPERO	SAN LORENZO	4	3590	3590	2520	3590	3590	2520	2310	3590
SAN LORENZO	CALPULALPAN	2	1020	1020	715	1020	1020	715	655	1020
CALPULALPAN	ARROYO	2	955	955	660	955	955	660	605	955
ARROYO	LA UNION	2	1855	1855	1320	1855	1855	1320	1210	1855
LA UNION	PUEBLA	2	1250	1250	875	1250	1250	875	800	1250
SAN LORENZO	MENA	4	1525	1525	1030	1525	1525	1030	940	1525
MENA	ORIENTAL	4	2185	2185	1535	2185	2185	1535	1405	2185
XALOSTOC	HUITZILZINGO	4	2340	2340	1650	2340	2340	1650	1510	2340
HUITZILZINGO	TENANGO	2	970	970	685	970	970	685	625	970
TENANGO	AMECAMECA	2	1800	1800	1280	1800	1800	1280	1170	1800
AMECAMECA	CUAUTLA	2	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
CUAUTLA	PROD. NACIONAL	2	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
PROD. NACIONAL	ORGANO	2	1350	1350	950	1350	1350	950	870	1350
ORGANO	MATAMOROS	2	1185	1185	830	1185	1185	830	765	1185
MATAMOROS	FRAILES	2	1230	1230	860	1230	1230	860	790	1230
FRAILES	EMP. D. ATENCIANGO	2	3045	3045	2140	3045	3045	2140	1960	3045
EMP. D. ATENCIANGO	PUEBLA	2	1265	1265	890	1265	1265	890	815	1265

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

ELECTRICAS (N. DE M.)

DE-38	DE-38	DE-37	DE-36	DE-35	DE-35	DE-33	DE-32	DE-31	DE-30	DE-29	DE-27	DE-26	DE-18	DE-15
9400	9200	9100	9000	9300	8900	8700	8600	8500	8400	8300	8200	8100	5800	6700
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
9425	9299	9199	9044	9341	8986	8799	8619	8585	8409	8331	8256	8144	5889	6799
18	18	18	18	18	18	18	18	20	20	18	25	20	18	18
105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
114,0	113,5	114,7	110,0	165,0	165,0	167,0	172,4	165,0	120,0	170,5	116,0	116,0	80,0	166,0

N E L A D A S

895	895	975	820	1395	1395	1395	1395	1305	1045	1195	895	945	610	1395
475	475	515	435	720	720	720	720	675	530	620	475	490	295	720
510	510	560	470	825	825	825	825	770	610	705	510	560	325	825
1570	1570	1710	1440	2240	2240	2240	2240	2285	1805	2095	1570	1660	980	2240
2105	2105	2295	1930	3275	3275	3275	3275	3065	2420	2805	2105	2225	1320	3275
BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
2105	2105	2295	1930	3275	3275	3275	3275	3065	2420	2805	2105	2225	1320	3275
955	955	1040	875	1485	1485	1485	1485	1390	1095	1275	955	1010	600	1485
1905	1905	2080	1750	2970	2970	2970	2970	2780	2140	2550	1905	2020	1200	2970
1045	1045	1140	960	1625	1625	1625	1625	1520	1200	1390	1045	1105	710	1625
BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
1045	1045	1140	960	1625	1625	1625	1625	1520	1200	1390	1045	1105	710	1625
BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
785	785	855	720	1220	1220	1220	1220	1140	905	1045	785	830	535	1220
645	645	700	590	1015	1015	1015	1015	950	750	870	645	690	435	1015
1285	1285	1405	1180	2030	2030	2030	2030	1900	1500	1740	1285	1380	870	2030
545	545	595	500	845	845	845	845	790	625	725	545	575	395	845
BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
2005	2005	2190	1840	3110	3110	3110	3110	2910	2300	2665	2005	2115	1360	3110
2730	2730	2980	2505	4270	4270	4270	4270	3980	3140	3660	2730	2890	1780	4270

1385	1385	1510	1270	2150	2150	2150	2150	2010	1565	1840	1385	1460	940	2150
1900	1900	1300	1090	1930	1930	1930	1930	1800	1410	1650	1900	1310	800	1930
1205	1205	1315	1105	1950	1950	1950	1950	1825	1440	1670	1205	1325	815	1950
2310	2310	2520	2120	3590	3590	3590	3590	3360	2625	3075	2310	2440	1565	3590
655	655	715	600	1020	1020	1020	1020	955	755	875	655	690	410	1020
605	605	660	555	955	955	955	955	895	705	820	605	640	380	955
1210	1210	1320	1110	1855	1855	1855	1855	1735	1415	1590	1210	1280	755	1855
800	800	875	735	1250	1250	1250	1250	1170	925	1070	800	850	500	1250
940	940	1030	865	1525	1525	1525	1525	1425	1145	1305	940	1035	640	1525
1405	1405	1535	1290	2185	2185	2185	2185	2045	1725	1875	1405	1485	835	2185
1510	1510	1650	1385	2340	2340	2340	2340	2190	1700	1960	1510	1590	1025	2340
625	625	685	575	970	970	970	970	910	715	835	625	660	425	970
1170	1170	1280	1075	1800	1800	1800	1800	1685	1340	1545	1170	1235	690	1800
BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
870	870	950	800	1350	1350	1350	1350	1265	1000	1160	870	920	590	1350
765	765	830	700	1185	1185	1185	1185	1110	875	1015	765	805	520	1185
790	790	860	725	1230	1230	1230	1230	1150	910	1055	790	835	535	1230
1960	1960	2140	1800	3045	3045	3045	3045	2850	2250	2610	1960	2070	1330	3045
815	815	890	750	1265	1265	1265	1265	1135	925	1085	815	860	550	1265

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE SAN LORENZO KILOMTRS.	RUMBO AL NORTE						PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MIN. ENT. ESTCS. EN MINUTOS	DISTRITO DE SAN MARTIN	ESTACIONES
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE							
		487	483	109	251	III	113				
		CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGOS	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				
VB-410	109.4	H.M. S. 6.05	H.M. S. 4.50	H.M. S. 7.45	H.M. S. 7.30	H.M. S. 4.25	H.M. S. 3.50	1.77	7	DN PUEBLA (DS-PY)	
	108.0									CRUCERO "F" VIA "SA"	
VB-103	102.8	6.23	5.07	p 8.00	p 7.45	4.35	4.00	0.65		D LA UNION (UN)	
VB-101-A	100.5	LI. 6.30	5.13	LI. 8.05	p 7.53	4.40	b 4.05	2.00	3	DN EMP. DIST. ATENCINGO (CS)	
VB-101	100.1	H.M.	5.24	H.M.	7.53	4.40	4.05	1.62		LOS ARCOS	
VB-94	93.3				b 8.07		4.12			6.8 CORONANGO	
VB-92	91.9	AL DISTRITO DE ATENCINGO		AL DISTRITO DE ATENCINGO	b 8.09		4.14	1.26	16	1.4 ZOQUIAPAN	
VB-87	87.0		5.42		p 8.15	4.55	b 4.19	0.40		D 4.9 XOXTLA (XO)	
VB-85	84.5		5.48		b 8.21	4.58	4.23		2.5 ANALCO		
VB-80	79.2				b 8.31			1.08	5.3 LA POSTA		
VB-75	74.4				b 8.39			0.96	4.8 MOYOTZINGO		
VB-74	73.5				b 8.41			0.89	0.9 BALTAZAR		
VB-70	69.4		6.07		p 8.46	5.13	p 4.39		4.1 SAN MARTIN (NM)		
VB-58	57.2		6.40		b 8.56	5.30	b 4.56	2.52	12.2 TLALOC		
VB-51	51.0		6.58		b 9.26	5.38	5.03	2.50	7 6.2 DOLORES		
VB-50	49.2				b 9.50			2.80	1.8 LAGUNITAS		
VB-43	42.5	7.24	b 10.12	5.52	b 5.17		6.7 CONTADERO				
VB-38	37.3	7.40	b 10.28	6.01		2.54	14 5.2 ARROYO				
VB-33	32.9	7.56	p 10.40	6.08	p 5.33	2.49	4.4 NANACAMILPA (AF)				
VB-24	23.8		b 10.57			2.35	9.1 TEPUENTE				
VB-19	18.8	8.28	b 11.07	6.29	b 5.54	0.00	20 5.0 MAZAPA				
VB-10	9.4	8.45	p 11.23	6.41	p 6.07		12 9.4 CALPULALPAN (PM)				
V-102	0.0	LI. 9.00	LI. 11.40	LI. 6.55	LI. 6.20	1.83	11 9.4 SAN LORENZO (SN)				
		487	483	109	251	III	113				
		CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGOS	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO			HORARIO N° 5	

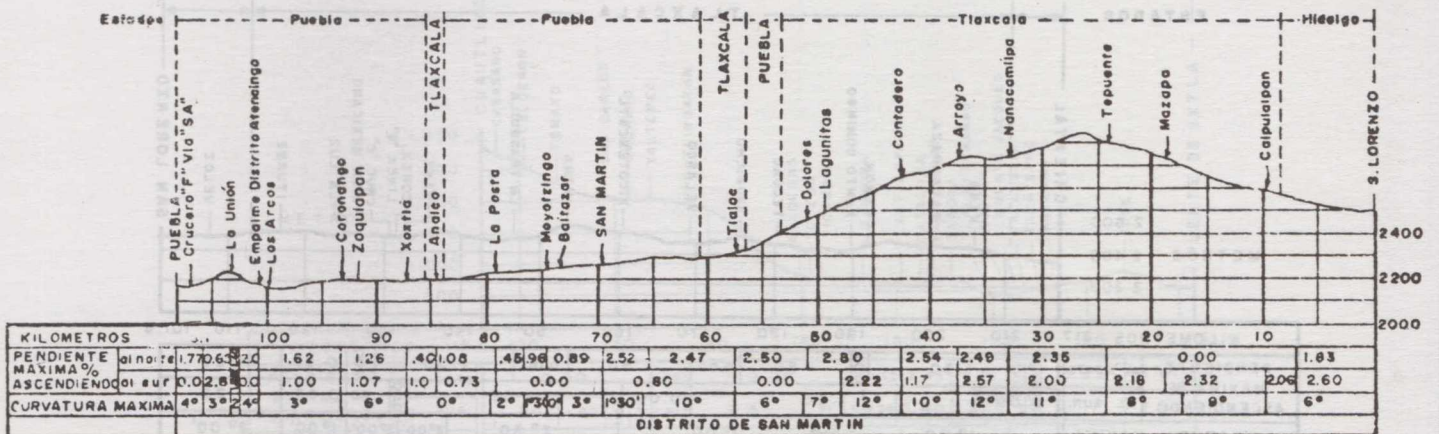
Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

- 1.- Cuando no haya servicio telegráfico en Emp. Dist. Atencingo, los trenes Nos. 110 y 488 que lleguen a dicha estación, procedentes del Distrito de Atencingo, quedan autorizados a asumir sus respectivos itinerarios sin boleto de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- 2.- En los registros de trenes de Xoxtla y Mazapa, se registrarán o confrontarán los datos necesarios, únicamente los trenes que reciban orden de tren para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).
- 3.- Las siguientes estaciones cuentan con sistema de Radio Comunicación para el despacho de trenes: PUEBLA, EMP. DIST. ATENCINGO, XOXTLA, SAN MARTIN, NANACAMILPA y SAN LORENZO

DISTRITO DE SAN MARTIN		TIEMPO MIN. ENT. ESTCS. EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENENDO	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO	LOCALIZACION DEL ESCAPE		
				PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE				ESC.	OTS.
				110	252	114	112	488	484				
ESTACIONES		MIXTOS y CARGA	POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGOS	CARGA DIARIO				
DN	PUEBLA (DS-PY)		0.00	H. M. LI. 15.50	H. M. LI. 16.55	H. M. LI. 22.15	H. M. LI. 23.30	H. M. LI. 12.50	H. M. LI. 19.25	PATIO	BCGRTY		
	CRUCERO "F" VIA "SA"	11											
D	LA UNION (UN)		2.60	p 15.35	p 16.43	22.05	23.22	12.36	19.08	27-6			
DN	EMP. DIST. ATENCINGO (CS)	5	1.88	S. 15.30 H. M.	p 16.36	22.02	23.22	S. 12.30 H. M.	19.02		RT		
	LOS ARCOS		1.00		16.36	22.02	23.19		19.02	34			
	CORONANGO				b 16.23					NO HAY			
D	ZOQUIAPAN	23	1.07		b 16.20					NO HAY			
	XOXTLA (XO)				p 16.14	b 21.49	23.05		18.40	34-78	RT		
	ANALCO		1.00		b 16.09	21.43	23.01		18.30	30			
	LA POSTA		0.73		b 16.03					NO HAY			
	MOYOTZINGO	18			b 15.56					NO HAY			
	BALTAZAR		0.00		b 15.54					NO HAY			
D	SAN MARTIN (NM)				p 15.48	p 21.28	22.46		18.05	PATIO 29-13	T		
	TLALOC	17	0.80		b 15.24	b 21.09	22.28		17.22	23			
	DOLORES	12	0.00		b 15.10	21.01	22.20		17.04	23			
	LAGUNITAS	14			b 15.05					NO HAY			
	CONTADERO		2.22		b 14.52	20.49	22.07		16.40	22			
	ARROYO	15	1.17		b 14.42	b 20.41	21.58		16.27	22			
D	NANACAMILPA (AF)		2.57		p 14.32	p 20.34	21.51		16.15	22-8			
	TEPUENTE	22	2.00		b 14.16	20.18				NO HAY			
	MAZAPA		2.18		b 14.05	b 20.11	21.29		15.20	25	RTY		
D	CALPULALPAN (PM)	14	2.32		p 13.45	p 19.59	21.17		14.46	32-11			
DN	SAN LORENZO (SN)	13	2.60		S. 13.25 H. M.	S. 19.45 H. M.	S. 21.05 H. M.		S. 14.30 H. M.	PATIO	RTY		
HORARIO N° 5					110 PASAJEROS DIARIO	252 MIXTO DIARIO	114 PASAJEROS DIARIO	112 PASAJEROS DIARIO	488 CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGOS	484 CARGA DIARIO			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

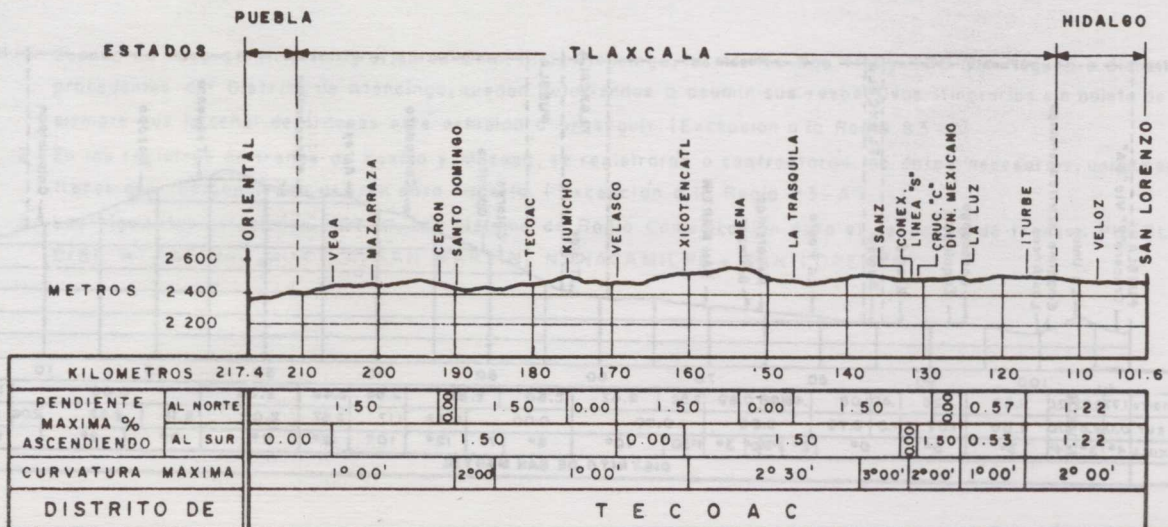


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMPALME DIVISION MEXICANO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE TECOAC		
		SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE					
		491	603	489	101					
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO					
V - 218	217.4	S. H.M. 11.10	S. H.M. 8.30	S. H.M. 6.10	S. H.M. 15.15	1.50	8	DN	ORIENTAL (X) 11.1 VEGA 5.7 MAZARRAZA 8.2 CERON (CR)	
V - 207	206.3	11.38x102	8.49	6.31	b 15.25		4			
V - 201	200.6	11.47	8.58	6.47	b 15.31		6			
V - 193	192.4	12.01	9.12	7.04	p 15.40	0.00	7	D	2.1 SANTO DOMINGO 9.1 TECOAC (EA) 5.8 KIUMICHO 6.1 VELASCO	
V - 191	190.3	.....	.....	.....	b 15.43				
V - 182	181.2	12.19	9.30	7.29	p 15.53		1.50			10
V - 176	175.4	.....	.....	.....	b 16.00				
V - 170	169.3	12.37	9.48	7.55	b 16.07x490	0.00				
V - 162	161.1	12.53	10.04	8.17	p 16.17	1.50	6	DN	8.2 XICOTENCATL (NG)	
V - 154	153.6	13.04	10.39x102	8.34	p 16.26		6	DN	7.5 MENA (ME)	
V - 147	146.7	13.14	10.49	8.51	b 16.34	0.00	6	DN	6.9 LA TRASQUILA	
V - 133	133.0	13.35	11.10	9.18	p 16.48		10		DN	13.7 SANZ (FR)
V-133-A	132.5	.....	.....	.....	.....	1.50	6	D	0.5 CONEXION LINEA "S" 1.1 CRUCERO "C" DIVN. MEXICANO
V - 132	131.4	.....	.....	.....	.....	
V - 126	125.2	13.48	11.23	9.37	b 16.57	0.00	6	D	6.2 LA LUZ 8.2 ITURBE (IU)	
V - 117	117.0	14.01x490	11.36	9.59x102	p 17.06	0.57				
V - 108	107.9	14.14	11.49	10.15	b 17.15	1.22	6	DN	9.1 VELOZ	
V - 102	101.6	LI. 14.25 H.M.	LI. 12.00 H.M.	LI. 10.30 H.M.	LI. 17.22 H.M.		5		DN	6.3 SAN LORENZO (SN)
		491	603	489	101			HORARIO N° 5		
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE".

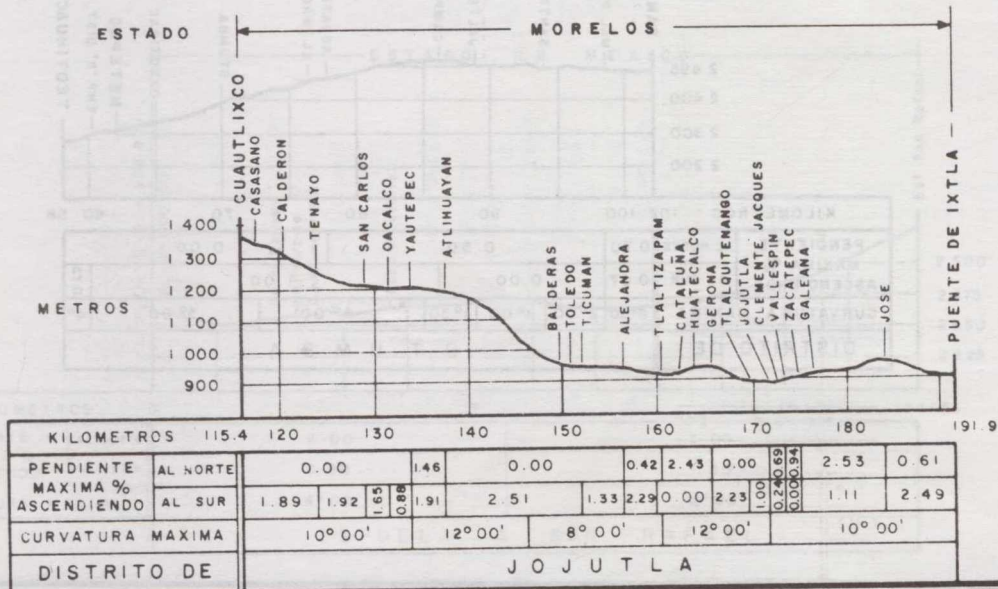
NOTAS: 1 - En el crucero tipo "C" con la División Mexicano en el Kilóm. V-131.4 tienen preferencia los trenes de dicha División.

2 - En el registro de trenes de Iturbe, se registrarán o confrontarán los datos necesarios, únicamente los trenes que reciban orden de tren para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).



DISTRITO DE TECOAC			TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO TELEGRAFONO "Y"	LOCALIZACION DEL ESCAPE	
					PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE							
					102	492	490	604					
ESTACIONES			MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	ESC.	OTS.	L.I.	L.D.	
DN	ORIENTAL (X)	12	0.00	LI. H.M. 11.48	LI. H.M. 5.15	LI. H.M. 17.35	LI. H.M. 2.40	PATIO 46	CGRTY T				
	VEGA 11.1			b 11.38x491	4.59	17.19	2.25						
	MAZARRAZA 5.7	6		b 11.32	4.49	17.10	2.16						
D	CERON (CR)	10		p 11.24	4.34	16.55	2.02	46					
N	SANTO DOMINGO 2.1	12	1.50	b 11.21	...	...	...	NO HAY				
	TECOAC 9.1			p 11.12	4.15	16.35	1.44	82-11					
	KIUMICHO 5.8	14		b 11.05	...	...	...	NO HAY				
	VELASCO 6.1			b 10.57	3.54	16.07x101	1.24	46					
DN	XICOTENCATL 8.2	9	0.00	p 10.48	3.42	15.35	1.13	84-12					
DN	MENA 7.5	9		p 10.39x603	3.27	15.19	0.59	46-3					
	LA TRASQUILA 6.9	8	1.50	b 10.31	3.13	15.00	0.45	46					
DN	SANZ 13.7	15		p 10.17	2.46	14.33	0.18	102-13					
	CONEXION LINEA "S" 0.5		0.00	...	...	...	...		
	CRUCERO "C" DIVN. MEXICANO 1.1	9		...	...	...	...		
	LA LUZ 6.2		1.50	b 10.08	2.30	14.14	0.03	46					
D	ITURBE 8.2	9	0.53	p 9.59x489	2.18	14.01x491	23.51	83	RY				
	VELOZ 9.1	10		b 9.49	2.05	13.45	23.38	46					
DN	SAN LORENZO 6.3	7	1.22	S. 9.40 H.M.	S. 1.55 H.M.	S. 13.35 H.M.	S. 23.30 H.M.	PATIO	RTY				
HORARIO N° 5					102	492	490	604					
					PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE".

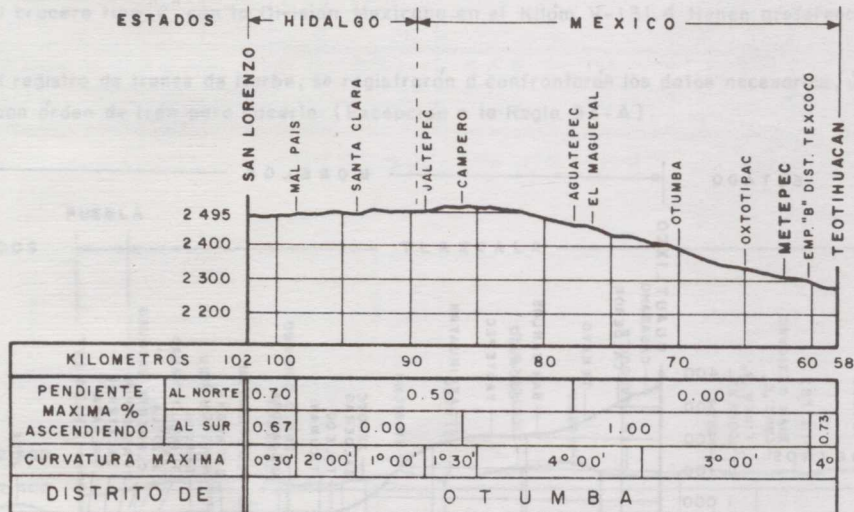


H. H. V. / Ing. R. Gloria

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE TEOTIHUACAN KILOMETROS	RUMBO AL NORTE								PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS			
		SEGUNDA CLASE				PRIMERA CLASE					PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO
		491	603	489	483	101	251	111	113					
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO					
V-102	43.8	H. M. S. 15.10	H. M. S. 12.20	H. M. S. 11.50x490	H. M. S. 10.15	H. M. S. 17.25	H. M. S. 12.10	H. M. S. 7.00	H. M. S. 6.25	0.70				
V-95	36.9	.....	.....	.....	.....	b 17.38	b 12.19	.....	.....	0.50	9	10
V-94	35.8	15.22	12.40x252	12.05	10.30	b 17.42	b 12.22	7.10	6.36					
V-88	29.9	15.31	12.51	12.12x252 12.41 P 251	10.37	b 17.51	b 12.31x252 P489	7.16	b 6.44	0.50	5	6		
V-86	28.0	b 17.55	b 12.36	6.48			10	14	
V-78	19.9	15.48	13.09x484	12.59x484	10.55x490	b 18.05	p 12.49x484	7.28	p 6.58	0.00				
V-77	18.5	b 13.12			9	11	
V-70	11.8	16.01	13.23	13.13	11.08	b 18.16	b 13.03	7.38	7.10					
V-64	6.0			8	11	
V-62	3.4	16.14	13.39	13.29	LI. 11.20 x252 H. M.	p 18.25	LI. 13.15 H. M.	7.48	p 7.24	0.00				
V-60	2.1					
S-45	0.0	LI. 16.25 H. M.	LI. 13.45 H. M.	LI. 13.35 H. M.	AL DISTRITO DE TEXCOCO	LI. 18.30 H. M.	AL DISTRITO DE TEXCOCO	LI. 7.55 H. M.	LI. 7.30 H. M.		5	6		
		491	603	489	483	101	251	111	113					
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE".

- NOTAS: 1.-Trenes del Distrito de Otumba irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de Texcoco moviendose bajo protección de abanderados entre Emp."B" Dist. Texcoco y Metepec.
2.-Trenes Nos. 113, 114, 111 y 112 no se registrarán en Metepec. (Excepción a la Regla 83-A).



DISTRITO DE OTUMBA	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR								CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		LOCALIZACION DEL ESCAPE	REGISTRO TELEGRAFONO
		PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE				ESC.	OTS.	L.I. L.D.	"Y"
		102	252	114	112	490	484	604	492				
ESTACIONES		PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO				
DN SAN LORENZO (SN) MAL PAIS SANTA CLARA	0.67	H.M. 9.35 b 9.25 b 9.22	H.M. 12.55 b 12.42 b 12.40x603	H.M. 19.40 19.30	H.M. 21.00 20.48	H.M. 11.40x488 11.24	H.M. 13.50 13.34	H.M. 23.20 23.04	H.M. 1.10 0.55	PATIO NO HAY 32-11			RTY
JALTEPEC CAMPERO D AGUATEPEC (AG)	0.00	b 9.14 b 9.10 p 9.01	b 12.31x489 b 12.21 p 12.04	b 19.24 19.20 b 19.11	20.42 20.31	11.16 10.55x485	13.26 12.39x251	22.58 22.40	0.48 0.30	101 NO HAY 75			.....
EL MAGUEYAL OTUMBA OXTOTIPAC	1.00	b 8.48	b 11.47 b 11.36	19.00	20.21	10.40	12.26	22.27	0.17	NO HAY 34-10 NO HAY			T
DN METEPEC (PC) EMP. "B" DIST. TEXCOCO DN TEOTIHUACAN (JN)	0.73	p 8.38 S. 8.30 H.M.	S. 11.30x483 H.M. DEL DISTRITO DE TEXCOCO	b 18.51 S. 18.45 H.M.	20.12 S. 20.05 H.M.	10.25 S. 10.15 H.M.	S. 12.15 H.M. DEL DISTRITO DE TEXCOCO	22.14 S. 22.05 H.M.	0.04 S. 23.55 H.M.	82-9 PATIO 325-17			R RT
HORARIO N° 5		102	252	114	112	490	484	604	492				
		PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO				

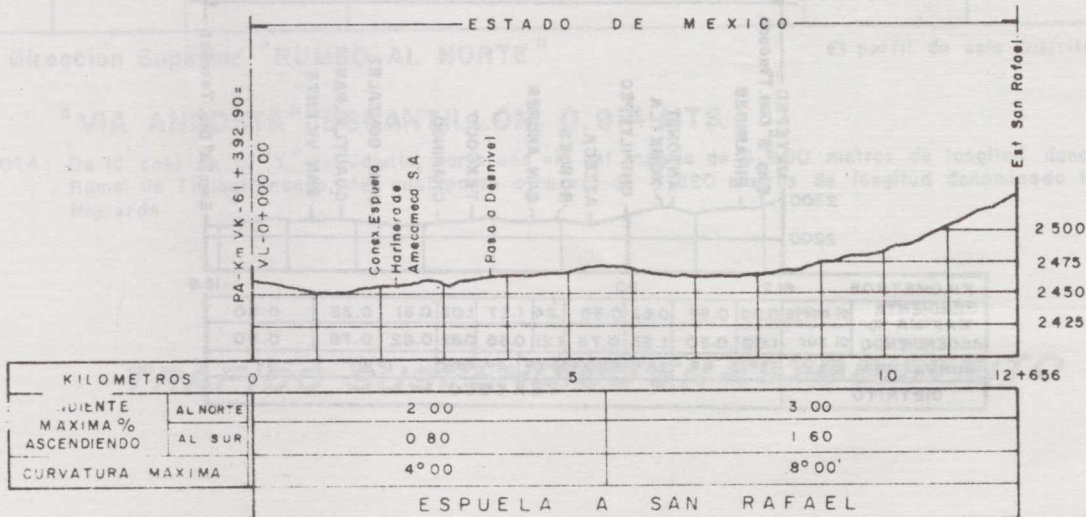
Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

HORAS DE SALIDA Y LLEGADA DE BUENAVISTA Y EL EMP DIVISION MEXICANO DE LOS SIGUIENTES TRENES:

— RUMBO AL NORTE —

— RUMBO AL SUR —

No 109-110 BUENAVISTA	S. 7h04m.	EMP DIV. MEXICANO	7h18m.	No 113-114 EMP DIV. MEXICANO	8h32m.	BUENAVISTA	LI. 8h52m.
No 251-252	"	S. 8h15m.	EMP DIV. "	8h32m.	No 111-112 EMP DIV. "	8h56m.	LI. 9h20m.
No 113-114	"	S. 17h32m.	EMP DIV. "	17h44m.	No 251-252 EMP DIV. "	16h02m.	LI. 16h22m.
No 111-112	"	S. 19h00m.	EMP DIV. "	19h12m.	No 109-110 EMP DIV. "	16h43m.	LI. 17h03m.

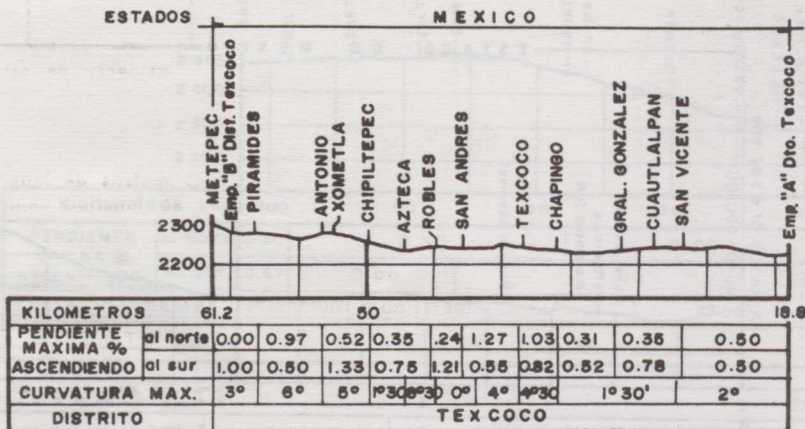


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EX-ESTACION SAN LAZARO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE TEXCOCO		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		REGISTRO
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO		HORARIO N° 5			PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	ESCAPES	OTRAS	
		483	251			ESTACIONES			252	484			
V-62	61.2	H. M. S. 11.30 ^{x252}	H. M. S. 13.22			DN METEPEC (PC)			H. M. LI. 11.25 ^{x483}	H. M. LI. 12.10	PATIO 36-10	R	
V-60	59.9	.....	.....	0.00		1.3 EMP."B" DIST. TEXCOCO		1.00	.....	.....	.....	.....
V-58	58.0	.....	b 13.29		9	1.9 PIRAMIDES	12		b 11.17	.....	NO HAY	.....
V-54	53.2	.....	b 13.38	0.97		4.8 ANTONIO		0.50	b 11.08	.....	NO HAY	.....
V-53	52.5	11.51 ^{x484}	13.40	0.52		0.7 XOMETLA		1.33	11.06	11.51 ^{x483}	35	.....
V-50	49.7	11.58	b 13.46		3	2.8 CHIPILTEPEC	4		b 11.00	11.37	22	.....
V-47	47.0	.....	b 13.52	0.35	5	2.7 AZTECA		0.75	b 10.54	.....	NO HAY	.....
V-45	44.5	12.09	b 13.58			2.5 ROBLES	7		b 10.48	11.26	100	.....
V-43	42.8	.....	b 14.02	0.24	6	1.7 SAN ANDRES		1.21	b 10.44	.....	NO HAY	.....
V-39	38.5	12.22	p 14.13	1.27		4.3 TEXCOCO (Q)		0.55	p 10.35	11.14	PATIO 66	.....
V-36	35.9	.....	b 14.19	1.03	7	2.6 CHAPINGO		0.82	b 10.27	.....	NO HAY	.....
V-32	32.0	12.56	b 14.27	0.31		3.9 GENERAL GONZALEZ	9		b 10.19	10.53	100	.....
V-29	29.0	.....	b 14.32	0.35	4	3.0 CUAUTLALPAN		0.78	b 10.13	.....	NO HAY	.....
V-27	26.5	13.08	b 14.37			2.5 SAN VICENTE	7		b 10.08	10.42	19	.....
VK-25	18.8	LI. 13.20 H. M.	LI. 14.48 H. M.	0.50	6	7.7 DN EMP."A" DIST. TEXCOCO (PA)	10	0.50	S. 9.55 H. M.	S. 10.30 H. M.	PATIO	R	
		483	251			HORARIO N° 5				252	484		
		CARGA DIARIO	MIXTO DIARIO							MIXTO DIARIO	CARGA DIARIO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Trenes del Distrito de Texcoco, deben moverse bajo protección de abanderados, entre Emp. "B" Dist. Texcoco y Metepec.
- 2) Como información se hace observar que el servicio en la vía entre Emp. "A" Dist. Texcoco y la Ex-estación de San Lázaro está suprimido.



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EX-ESTACION LOS REYES KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE JOJUTLA		RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 11.2 MTS.		" Y "				
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° 5		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDENDIENDO	ESCA-PED	OTRAS					
				POR CIENTO	PASA-JEROS						ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	
VA-116	115.4	0.00	6	CUAUTLIXCO		7	1.89	PATIO 63		Y				
VA-118	117.1			CASASANO				7		7			
VA-121	120.1			CALDERON				6		14			
VA-124	124.0			TENAYO				11		11			
VA-129	128.5			SAN CARLOS				11		18-EN			
VA-122	131.8			OACALCO				6		6			
VA-135	134.2			1.46	4			YAUTEPEC		4		20	
VA-138	137.5							ATLIHUAYAN		5		5	
VA-145	145.0			0.00	18			BARRANCA HONDA		19		NO HAY	
VA-150	149.4							BALDERAS		19		NO HAY	
VA-151	150.4							TOLEDO		19		NO HAY	
VA-152	151.7			TICUMAN				19		14			
VA-157	156.8	0.42	12	ALEJANDRA		13		NO HAY		....			
VA-161	160.6			TLALTIZAPAM		13		13		....			
VA-162	161.6	CATALUÑA		13		NO HAY		....					
VA-164	163.4	2.43	11	HUATECALCO		12		NO HAY		....			
VA-166	165.3			GERONA		12		NO HAY		....			
VA-170	169.6			TLALQUITENANGO		12		NO HAY		....			
VA-172	171.8	0.00	3	JOJUTLA		4		58		Y				
VA-173	172.5			CLEMENTE JACQUES		4		NO HAY		....			
VA-173A	172.8	0.69	4	VALLESPIN		5		NO HAY		....			
VA-175	174.7			ZACATEPEC		5		0.00		10-ES			
VA-177	176.2	2.53	11	GALEANA		12		NO HAY		....			
VA-184	183.9			JOSE		12		6-ES		....			
C-181	191.9	0.61	11	D PUENTE DE IXTLA (DE)		12	2.49	PATIO 18-9		Y				
HORARIO N° 5														

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

El perfil de este Distrito en la Pág. 7

"VIA ANGOSTA" ESCANTILLON. 0.914 MTS.

NOTA: De la cola de la "Y" de Jojutla, parte una vía del Ingenio de 4,200 metros de longitud denominada Ramal de Tlalquitenango, del cual parte otra vía de 3,820 metros de longitud denominada Ramal de Higerón.

TRAFICO SUSPENDIDO EN ESTE DISTRITO

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP DIVN. PUEBLA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MIN. EN ESTCS. EN MINUTOS	DISTRITO DE AMECAMECA				
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE				HORARIO N° 5				
		483	485	109	251			ESTACIONES				
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO							
VK - 123	122.4	DEL DISTRITO DE TEXCOCO	S 6.05	S 13.15	DEL DISTRITO DE TEXCOCO	2.20	14	DN	CUAUTLA (CA)			
VK - 110	109.3		6.31	* 13.35							ATLATLAHUCA	
VK - 105	104.8			b							4.5	SAN JUAN TEXCALPAN
VK - 97	96.7			b 13.54						19	8.1	LA CAÑADA
VK - 94	93.2			7.10				b 14.01			3.5	SAN SEBASTIAN
VK - 90	89.3							b		21	3.9	NEPUALCO
VK - 74	73.1			8.00				b 14.31			16.2	TEPETLIXPA
VK - 63	62.1			9.00x110				p 14.49		12	11.0	AMECAMECA (MC)
VK - 60	59.3							b			2.8	AYAPANGO
VK - 55	54.1			9.25x486				b 15.02		0.00	9	5.2	TENANGO
VK - 42	41.9		9.46	b 15.18			13	12.2	HUITZILZINGO			
VK - 27	26.2		10.15	p 15.42		1.40	16	15.7	LOS REYES (S)			
VK - 25	24.6	S. 13.25	10.20x484	p 15.46	S. 14.53	0.17	15	DN	EMP. "A" DIST TEXCOCO (PA)			
VK - 19	18.2			b					6.4	XOCHIACA		
VK - 10	9.8	13.45	10.43	b 16.03	b 15.15				8.4	SAN JUAN DE ARAGON		
VK - 2	1.8	LI. 14.02	LI. 11.00	LI. 16.18	LI. 15.33	1.33	11	DN	CONEXION VIA "S" XALOSTOC PUEBLA (XA)			
		483	485	109	251			HORARIO N° 5				
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO							

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

PATIO DE AMECAMECA

De la cola "Y" de Amecameca parte una espuela a San Rafael que forma parte del patio de Amecameca, con las características consignadas en este cuadro.

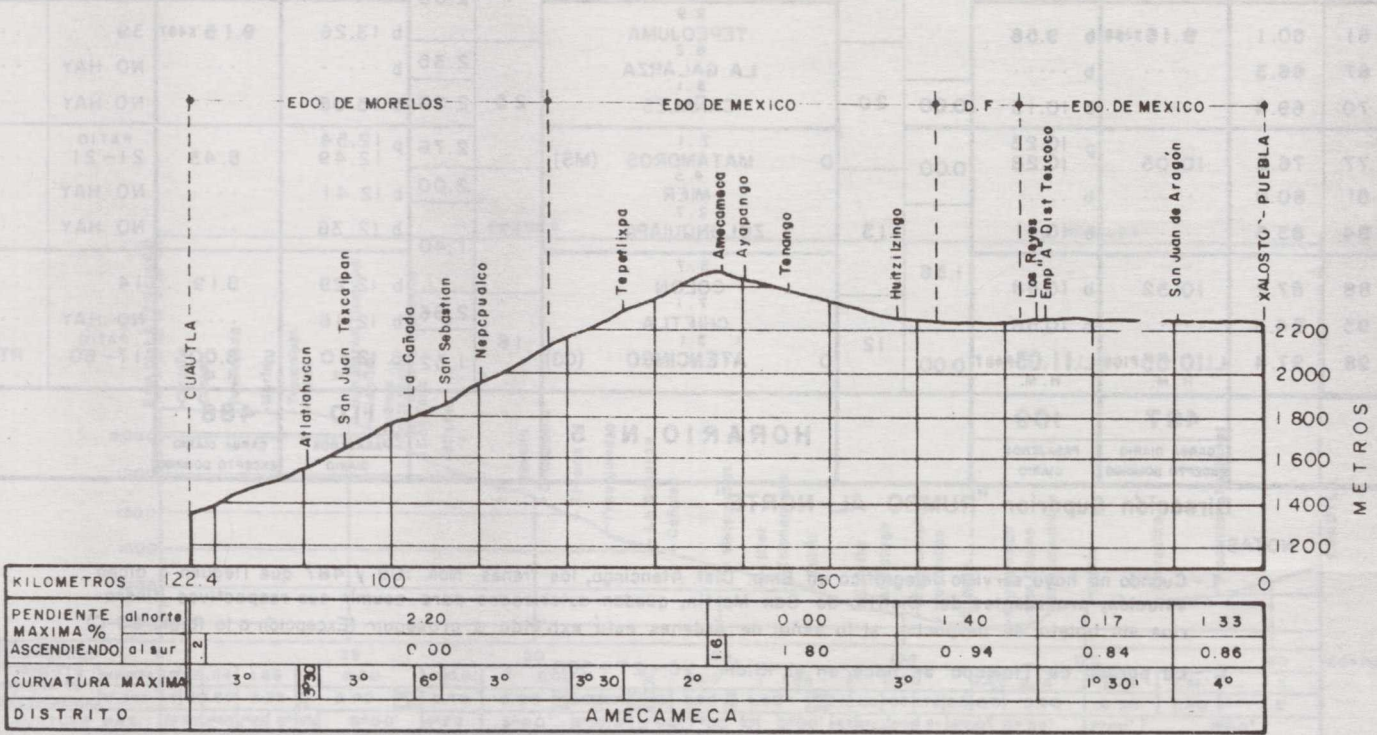
NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE AMECAMECA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		ESTACIONES	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		REGISTRO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO			PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO		ESC.	OTRAS	
VK - 63	0.0	2.00	D	AMECAMECA (MC)	0.80				RY
VL - 2	1.8			1.8 ESPUELA HARINERA					
VL - 13	12.2	3.00		10.4 SAN RAFAEL	1.60				

NOTAS:

- * - La parada de Atlatlahuca, se hace en el kilom. VK-106+564.
- 2) - La División de Puebla empalma con la División del Mexicano a 425 metros al norte de la estación de Xalostoc Puebla.
- 3) - Entre Empalme División Puebla kilóm. S-12.7 y Xalostoc Puebla, los trenes se gobiernan por medio del sistema C.T.C.
- 4) - Las siguientes estaciones cuentan con sistema de Radio Comunicación para el despacho de trenes: CUAUTLA y AMECAMECA.

DISTRITO DE AMECAMECA			RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS		REGISTRO "Y"	
HORARIO N° 5			PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		ESC.	OTRAS		
			110	252	486	484				
ESTACIONES			MIXTOS Y CARGA	POP. CIENTO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO		
DN	CUAUTLA (CA)	13.1	17	0.20	H M L11018	AL DISTRITO DE TEXCOCO	H M L11205	AL DISTRITO DE TEXCOCO	PATIO 70 - 5	RY
	ATLATLHUACAN 4.5				* 1002		11.42		41	
	SAN JUAN TEXCALPAN 8.1				b				NO HAY	
	LA CAÑADA	23			b 9.46				NO HAY	
	SAN SEBASTIAN 3.5			0.00	b 9.41		11.10		56	
	NEPOPUALCO 3.9				b 9.32				NO HAY	
	TEPETLIXPA 16.2		26		b 9.14		10.30		29	
	AMECAMECA (MC) 11.0		15	160	p 9.00 x 485		10.12		PATIO 50 - 39	RY
	AYAPANGO 2.8		11		b				NO HAY	
	TENANGO 5.2			1.80	b 8.48		9.25 x 485		27	
	HUITZILZINGO 12.2		16		b 8.32	9.01	40			
	LOS REYES (S) 15.7		20	0.94	p 8.14	8.35	PATIO 47 - 19			
DN	EMP. "A" DIST. TEXCOCO (PA) 1.6				p 8.07	H M LI 9.50	8.30	H M LI 10.18 x 485		R
	XOCHIACA 6.4		19	0.84	b			NO HAY		
	SAN JUAN DE ARAGON 8.4				b 7.48	b 9.25	8.07	9.57	51	
DN	CONEXION VIA "S" 8.0									
DN	XALOSTOC PUEBLA (XA) 0.0		14	0.86	S 7.35	S 9.05	S 7.50	S 9.40	PATIO 59	R
HORARIO N° 5					110	252	486	484		
					PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DISTRITO ATENCIÑO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE ATENCIÑO "PRIMERA PARTE"	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	REGISTRO TELEGRAFONO "Y"			
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDENDIO	PASAJEROS				ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	PENDIENTE MAXIMA ASCENDENDIO	PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE	ESCAPES	OTRAS
		487	109									110			488		
VB-101	0.0	S. 6.35	S. 8.10	1.89	6	DN EMP. DIST. ATENCIÑO (CS)	8	1.40	L.I. 15.27	L.I. 12.25	PATIO NO HAY 12	RT					
VC- 3	2.5	.....	b	2.27		2.5 CARCAÑA			b .....	.....						
VC- 6	5.4	6.50	p 8.21			D 2.9 CHOLULA (CU)			p 15.17	12.09							
VC- 10	10.0	.....	b	0.84	9	4.6 TEHULOYOCA	13	1.50	b 15.08	.....	NO HAY	...			
VC- 15	14.3	7.09	b 8.34	1.86		4.3 MARIA			b 15.01	11.51							
VC- 18	17.6	.....	b			3.3 TECUANIPAN			b .....	.....			NO HAY		
VC- 20	19.4	.....	b 8.45	1.60	22	1.8 FRAILES	25	0.90	b 14.50	.....	NO HAY	...			
VC- 25	24.5	.....	b 8.55			3.2 SAN MARTIN TLAMAPA			b 14.38	.....			NO HAY		
VC- 28	27.7	7.41	b * 9.02						3.2 TLAMAPA	b 14.32 *			11.19	35			
VC- 30	29.6	.....	b	0.00	11	1.9 MOLINOS	17	1.60	b .....	.....	NO HAY	...			
VC- 32	31.5	.....	b			0.9 PORTEZUELO			b .....	.....			NO HAY		
VC- 33	32.4	b						0.9 TOLOMETLA DE JUAREZ	b	NO HAY			
VC- 35	34.1	.....	b	1.68	11	1.7 SAN AGUSTIN HUIXACTLA	17	2.00	b .....	.....	NO HAY	...			
VC- 36	35.2	.....	b 9.15			0.3 SAN FELIX			b 14.18	.....			NO HAY		
VC- 36A	35.5	b						0.3 TEJALUCA	b	NO HAY			
VC- 39	38.3	8.30	p 9.20 9.25	0.61	15	2.8 ATLIXCO (XI)	21	2.46	p 14.11 14.06	10.35	PATIO 38-42	...					
VC- 49	48.4	.....	b 9.38			1.7 SAVANA			b 13.51	.....	NO HAY				
VC- 51	50.1	.....	b						1.7 TRONCONAL	b .....	.....		NO HAY		
VC- 52	51.9	8.56	b 9.44x488	0.00	10	1.8 CHAMPUSCO	14	2.47	b 13.44	9.44x109	29	...					
VC- 57	56.3	.....	b			0.9 TEYUCA			b .....	.....	13				
VC- 58	57.2	.....	b 9.53						0.9 TERUEL	b 13.32	.....		NO HAY		
VC- 61	60.1	9.15x488	b 9.58	0.60	20	2.9 TEPEOJUMA	25	2.35	b 13.26	9.15 x487	39	...					
VC- 67	66.3	.....	b			3.1 LA GALARZA			b .....	.....	NO HAY				
VC- 70	69.4	.....	b 10.13						3.1 CAÑALES	b 13.08	.....		NO HAY		
VC- 77	76.5	10.05	p 10.23 10.28	0.00	13	7.1 MATAMOROS (MS)	17	2.76	p 12.54 12.49	8.43	PATIO 21-21	...					
VC- 81	80.8	.....	b			4.3 MIER			b 12.41	.....	NO HAY				
VC- 84	83.5	.....	b 10.41						2.7 ZOLONQUIAPA	b 12.36	.....		NO HAY		
VC- 88	87.2	10.32	b 10.48	1.56	12	3.7 COLON	16	2.66	b 12.29	8.19	14	...					
VC- 95	94.3	.....	b 10.58			7.1 CHIETLA			b 12.16	.....	NO HAY				
VC- 98	97.4	L.I. 10.55 P109 H. M.	L.I. 11.03 P487 H. M.						3.1 ATENCIÑO (CG)	S. 12.10 H. M.	S. 8.00 H. M.		PATIO 17-60	RTY			
		487	109	HORARIO Nº 5				110	488								
		CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGO	PASAJEROS DIARIO					PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGO								

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

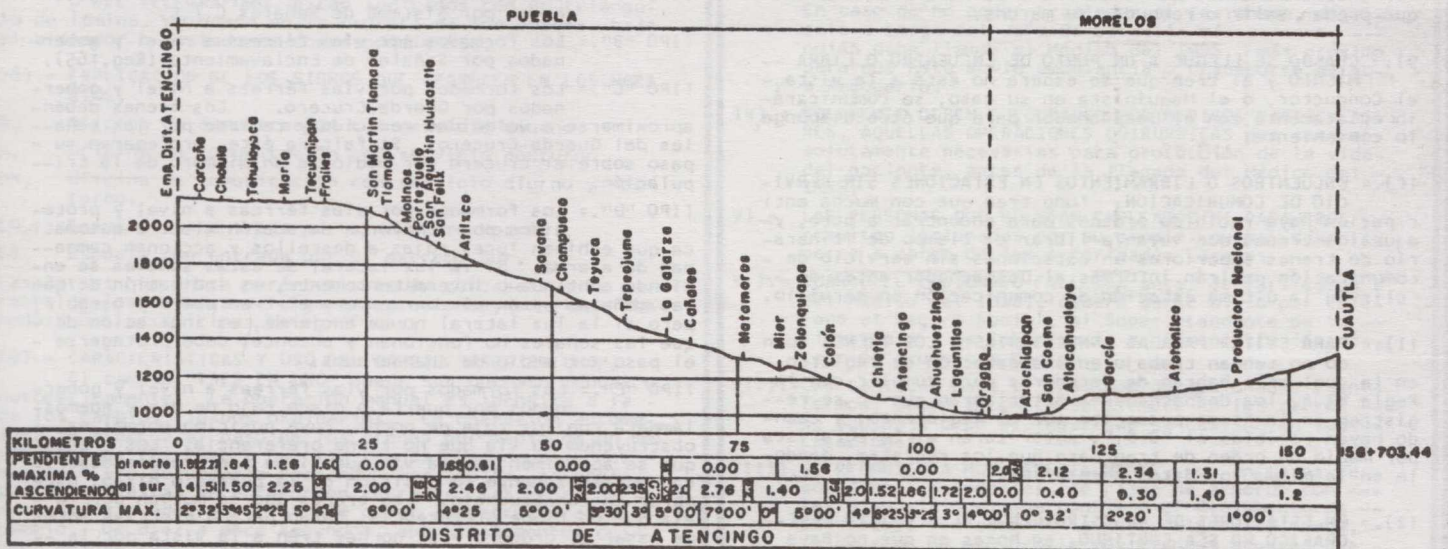
1.- Cuando no haya servicio telegráfico en Emp. Dist. Atenciño, los trenes Nos. 109 y 487 que lleguen a dicha estación, procedentes del Distrito de San Martín, quedan autorizados para asumir sus respectivos itinerarios sin boleta de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C)

*.- La parada de Tlamapa se hace en el Kilóm. VC-27+500.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DISTRITO ATENCINGO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE ATENCINGO "SEGUNDA PARTE"		RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 16 MTS.		REGISTRO TELEGRAFICO "V"
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO		HORARIO N° 5		PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	ESCAPES	OTRAS		
		487	109					110	488				
		CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGO	PASAJEROS DIARIO	POR CIENTO	PASAJEROS	ESTACIONES		MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGO	ESCAPES	OTRAS
VC-98	97.4	S. 11.20 ^{H.M.} P109	S. 11.08 ^{H.M.} P487			D	ATENCINGO (CG)		1.86	L.I. 12.05 ^{H.M.}	L.I. 7.50 ^{H.M.}	PATIO 17-60	RTY
VC-103	102.2	.....	b	0.00	7		AHUEHUETZINGO	11		b 11.58	.....	NO HAY	...
VC-105	104.5	11.53 ^{X110}	p 11.21			D	LAGUNILLAS (NU)		1.72	p 11.53 ^{X487}	7.35	14	...
VC-109	108.6	.....	b 11.27		10		ORGANO	13	2.00	b 11.46	.....	NO HAY	...
VC-115	114.3	12.10	p 11.37 ^{X110}	2.00		D	AXOCHIAPAN (AZ)		0.00	p 11.37 ^{X109}	7.14	38	...
VC-118	117.2	.....	b 11.43				SAN COSME			b 11.29	.....	NO HAY	...
VC-119	118.1	.....	b				COAYUCA			b .....	.....	NO HAY	...
VC-120	120.0	.....	b 11.50	2.12	18		ATLACAHUALOYA	25	0.40	b 11.24	.....	NO HAY	...
VC-124	123.1	.....	b				LOYOLA			b .....	.....	NO HAY	...
VC-126	125.8	.....	b 12.01				GARCIA			b 11.16	.....	NO HAY	...
VC-135	134.2	12.43	p 12.17	2.34		D	ATOTONILCO (CO)		0.30	p 11.05	6.39	49	...
VC-143	142.5	12.58	b 12.29	1.31	8		PRODUCTORA NACIONAL	12	1.40	b 10.53	6.22	67	...
VK-123	156.7	L.I. 13.20 ^{H.M.}	L.I. 12.45 ^{H.M.}	1.50	12	DN	CUAUTLA (CA)	17	1.20	S. 10.38 ^{H.M.}	S. 6.00 ^{H.M.}	PATIO 70-11	RY
		487	109			HORARIO N° 5				110	488		
		CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGO	PASAJEROS DIARIO			HORARIO N° 5				PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO EXCEPTO DOMINGO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

3).- Las siguientes estaciones cuentan con sistema de Radio Comunicación para el despacho de trenes: EMP. DIST. ATENCINGO, ATLIXCO, MATAMOROS, ATENCINGO Y CUAUTLA.



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 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 UNIDAD 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 Despachado es 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 la 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 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 estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del 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 observarán cuidadosamente la posición de la puerta o disco, para obrar en consecuencia. Los trenes que se muevan por la vía que no tiene preferencia, harán parada efectiva antes de pasar el 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 vfa que tiene preferencia; después de pasar su tren, restablecerá dicha puerta o disco a su posición normal.

TIPO "F".= Los formados por vfas férreas a nivel y anunciados por placas alusivas. No tienen señales ni Guarda-Crucero.

TIPO "G".= Los formados por vfas 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 vfas 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 vfas 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 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 vfa, 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 paletas mecánicas.

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

28).= EXPLICACION DE LOS SIGNOS QUE APARECEN EN LOS HORARIOS.

D, Oficina de comunicación con servicio diurno.
N, Oficina de comunicación con servicio nocturno.
DN, Oficina de comunicación con servicio diurno y nocturno.
EN, Espuela con entrada por el extremo Norte.
ES, Espuela con entrada por el extremo Sur.

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

29).= CARACTERISTICAS Y USO DEL CAMBIO "TRES EN UNO". El cambio "TRES EN UNO" puede ser operado manual o automáticamente. La operación manual es idéntica a la de los cambios rígidos ordinarios. La operación automática se efectúa al paso de los trenes por medio de un mecanismo, de tal manera que los trenes pueden salir del escape o vfa 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 retornaran automáticamente a su posición normal.

Cuando un tren que ha salido de la vfa secundaria tenga que retroceder por la vfa 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 vfas distintas a aquellas a las cuales estén normalmente alineados, y tengan que retroceder, antes de hacerlo debe alinearse a mano el cambio hacia la vfa 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, 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 Telegráficas de Puebla, San Lorenzo, Oriental, Cuautla y Atencingo.

2.-LIBROS DE BOLETINES. En las oficinas telegráficas de Puebla, Buenavista, Valle de México, San Lorenzo, Oriental y Cuautla.

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

4.-ESTACIONES DE REDUCIR Y COMPLETAR TONELAJE.

Distrito de Texcoco: Texcoco.
 Distrito de Otumba: San Lorenzo y Metepec.
 Distrito de Tecoco: San Lorenzo, Iturbe, Sanz y Tecoco
 Distrito de San Martín: La Unión, San Martín, Contadero, Nanacamilpa, Mazapa, Calpulalpan y San Lorenzo.
 Distrito de Atencingo: Atlixco y Axochiapan.
 Distrito de Amecameca: Amecameca y Los Reyes.

5.-LA REGLAMENTACION PARA EL APROVISIONAMIENTO DE AGUA POTABLE a los trabajadores de vía, estaciones y campamentos está directamente a cargo del Superintendente de División.

6.-MANEJO DE CARROS DE PULQUE.

Cuando se maneje pulque exijase que vayan anexas a las guías las facturas correspondientes, en sobre cerrado y lacrado.

Los conductores pueden permitir que viaje un cuidador por cada carro de pulque, siempre que sea portador de su boleto y contrato respectivo y que la guía esté debidamente anotada. Los cuidadores deben viajar precisamente en el cabús, y por ningún motivo debe permitirse que lleven pulque consigo porque esto entraña una grave infracción a la ley.

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

PUEBLA: Contfno.

ORIENTAL: Contfno.

8.-OCUPACION DE VIAS EN LOS PATIOS, DURANTE LAS HORAS QUE NO HAYA TRIPULACIONES DE PATIO EN SERVICIO.

SAN LORENZO: No hay servicio de patio. Los trenes de carga entrarán a las vías que encuentren libres, cuidando que la vía principal quede expedita, y los cambios en su debida posición.

CUAUTLA: No hay servicio de patio. Trenes de carga entrarán a las vías que se encuentren libres. Trenes Nos. 486 y 487 pernoctarán en vía tercera. Los cambios deben dejarse en su posición normal.

9.-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 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.

10.-INFORMES DE LADEROS. De conformidad con lo dispuesto en la Regla 365, del Reglamento de Transportes, y el Artículo 214 del Boletín General de Transportes, los conductores de los trenes locales deberán rendir el informe de carros en los laderos sin agente, en la siguiente forma:

Tren No.	Entre	y	lo deposita en
483	Puebla	San Lorenzo	San Lorenzo.
484	Xalostoc-Puebla	San Lorenzo	San Lorenzo.
485	Cuautla	Xalostoc-Puebla	Xalostoc-Puebla
487	Puebla	Atencingo	Atencingo.
488	Cuautla	Atencingo	Atencingo.
489	Oriental	San Lorenzo	San Lorenzo.

11.-INFORME DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS.

De conformidad con lo dispuesto en la Regla 365, del Reglamento de Transportes, los conductores de trenes mixtos y de carga deberán rendir informe de carros tomados y dejados, al finalizar su viaje.

12.-TELEGRAFONOS.

1.-Todos los conductores deberán llevar en su tren un telegráfico con sus varas respectivas, en condiciones de servicio normal, y en caso de que no les sea proporcionado al --

iniciar el viaje, deberán notificarlo al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente.

11.-Hay telegráficos instalados en el poste No. 8 del Kilóm V-207 (Vega) y en Mazarráza (Dist. de Tecoco), para que los conductores se comuniquen con el Despachador por conducto de las oficinas de Oriental o San Lorenzo.

13.- LLAMADAS POR TELEGRAFONO

1.-Despachadores en Puebla: Una larga (—)
 Oriental: Dos cortas (o o)
 San Lorenzo: Una larga y tres cortas (— o o o)
 Empalme Distrito Atencingo: Dos largas (— —)
 Xotla: Este aparato es de operación inversa y por lo mismo, no puede llamarse a esta Estación.
 San Martín: Una corta y dos largas (o — —)
 Mazapa: Este aparato es de operación inversa y por lo mismo, no puede llamarse a esta Estación.
 Trenes en camino: Cuatro cortas (o o o o)

11.-Xalostoc-Puebla: una larga, una corta y una larga (—o—)
 Emp. "A" Dist. Texcoco: Dos largas y una corta (— — o)
 Los Reyes: Dos largas (— —)
 Amecameca: Una larga y dos cortas (— o o)
 Cuautla: Tres cortas (o o o)
 Atotonilco: Dos cortas (o o)

NOTA: Los conductores de trenes pueden comunicarse con el Despachador por conducto de cualquiera de las oficinas citadas en esta fracción.

Las mismas oficinas pueden comunicarse entre sí.

14.-CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y's" EN UNIDADES DE 18 METROS.

San Lorenzo 7. Amecameca, véase apartado No.23 Fracc.-VI.
 Iturbe 3. Atencingo 36.
 Puebla 2. Cuautla 4.
 Mazapa 1.

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

XALOSTOC-PUEBLA: Sobre el Distrito de Amecameca en Kilóm.--VK-4+300. Esta terminal está comprendida en el patio de la estación Xalostoc, División Mexicano, que abarca del Kilóm. S-0.0 al Kilóm. S-23.0.

LOS REYES: Al Norte: Kilóm. VK-20.0; al Sur, Kilóm.VK-29.0' y sobre el Distrito de Texcoco, en Kilóm. V-22.0

TEXCOCO: Al Norte, Kilóm. V-36.0 y al Sur, Kilóm.V-43.0.

METEPEC: Al Norte, Kilóm.V-58+020; al Sur, Kilóm.V-62+399.

SAN LORENZO: Sobre el Distrito de Otumba, en Kilóm.V-93.0:--sobre el Distrito de Tecoco, Kilóm. V-109; sobre el Distrito de San Martín, Kilóm.VB-10+400 y en la Subdivisión Hidalgo, Kilóm. HB-35+243.

ORIENTAL: Sobre el Distrito de Tecoco, Kilóm.V-205+300: ---sobre el Distrito de Las Vigas, de la División Jalapa, Kilóm. V-230.0; sobre el Distrito de Grajales, de la División Jalapa, Kilóm. VB-184.0 y sobre el Distrito de Teziutlán,--de la misma División, Kilóm. VF-7.0.

PUEBLA: Sobre el Distrito de San Martín, en Kilóm. VB-85.0' sobre el Distrito de Atencingo, en Kilóm. VC-7.0 y sobre el Distrito de Tecamachalco, de la Subdivisión Oaxaca, en Kilóm. VB-121.0.

SAN MARTIN: Al Norte, en Kilóm. VB-68+762 y al Sur, en Kilóm. VB-70+064.

ATLIXCO: Al Norte en Kilóm. VC-40+746; al Sur, en Kilóm. --VC-36+305.

MATAMOROS: Al Norte, en Kilóm. VC-78+957; al Sur, en Kilóm. VC-74+171.

ATENCINGO: Al Norte, en Kilóm. VC-99+577; al Sur, en Kilóm. VC-95+105.

AMECAMECA: Al Norte, en Kilóm. VK-59.0 y al Sur, en Kilóm.--VK-65.0.

CUAUTLA: Sobre el Distrito de Amecameca, en Kilóm. ---VK-111+900 y sobre el Distrito de Atencingo, en Kilóm. ---VC-149+490.

16.- DISTRITO DE TEXCOCO.

1.- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE ---

TRENES EN LUGARES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Texcoco: Extremo sur del escape.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Texcoco: La vfa segunda, en el extremo Norte.

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

En Texcoco: Apoyada en la vfa principal, espuela E.N., propiedad de la Cfa. "Harinera Texcoco, S.A.", capacidad 20 -- unidades, curvatura máxima 12 grados.

NOTA: NO LIBRA UN HOMBRE DE PIE SOBRE EL TECHO DE LOS CARRROS EN ESTA ESPUELA, POR HABER ALAMBRES BAJOS AL CRUZAR LAS CALLES DE LA CIUDAD.

En San Vicente: conectada al escape, espuela E.S., capacidad 7 unidades, al servicio de la Empresa denominada "Petróleo Combustible" o J. Luis G. Morales y Cfa.

En Kilóm. V-20+758: Apoyado en la vfa principal, ladero propiedad de la Empresa "Cajas Corrugadas de México, S.A.", capacidad 9 unidades, curvatura máxima 6 grados 14'.

IV.- POSICION NORMAL DE ALGUNOS CAMBIOS.

El cambio que conecta el Empalme "A" Dist. Texcoco Kilóm. - VK-25 con la vfa principal del Dist. de Amecameca, es alineado hacia la vfa principal del Dist. de Amecameca.

El cambio que conecta el Empalme "B" Dist. Texcoco Kilóm. - V-60 con la vfa principal del Dist. de Otumba, es alineado hacia la vfa principal del Dist. de Otumba.

V.- Al encontrarse trenes del Distrito de Texcoco en Empalme "A" Distrito Texcoco Kilóm. VK-25, y como no hay escape, los trenes rumbo al Sur deben ocupar la vfa principal del Distrito de Amecameca: pero previamente deben protegerse -- con abanderados.

17.- DISTRITO DE OTUMBA.

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

Santa Clara: La vfa lado derecho.

Otumba: La vfa lado derecho.

Metepec: La vfa lado derecho.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

San Lorenzo: La vfa del aceite, extremo Sur.

Santa Clara: La vfa de la bodega.

Otumba: La vfa de la bodega.

Metepec: La vfa de la bodega.

III.- POSICION NORMAL DE ALGUNOS CAMBIOS.

El cambio que conecta el Emp. "B" Dist. Texcoco, Kilóm. V-60 con la vfa principal del Distrito de Otumba, es alineado -- hacia la vfa principal del Dist. de Otumba.

El cambio que conecta la vfa principal de este Distrito con la vfa auxiliar de la estación de Teotihuacan (División Mexicana), es alineado hacia la vfa principal de este Distrito.

18.- DISTRITO DE TECOAC.

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

Tecoac: La vfa lado izquierdo.

Pavón: La vfa lado derecho.

Sanz: La vfa lado derecho.

San Lorenzo: La segunda frente a la estación.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Tecoac: La vfa de la bodega.

Pavón: La vfa de la bodega.

Mena: La vfa del muelle.

Sanz: La vfa de la bodega.

Iturbide: La cola de la "Y".

III.- EN EL CRUCERO TIPO "C" con la División Mexicana Kilóm V-132 los trenes de dicha División tienen preferencia de -- paso.

IV.- EL DISTRITO DE GRAJALES de la División Jalapa empalma sobre la línea "V" en el Kilóm. V-217.0 y la posición normal del cambio que une ambas vfas es alineado al Distrito de Grajales.

19.- PATIO DE ORIENTAL.

Dentro de los límites de patio de Oriental, el personal de esta División debe gobernarse por las disposiciones expedidas por la División Jalapa, así como dar copia a los oficiales de dicha División de los reportes de accidentes o irregularidades que se registren dentro de dichos límites.

20.- DISTRITO DE SAN MARTIN.

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

La Unión: La vfa lado izquierdo.

Los Arcos: La vfa lado izquierdo.

San Martín: La vfa denominada primera, entre el cortavfa -- y el cambio Norte.

Nanacamilpa: La vfa lado izquierdo.

Calpulalpan: La vfa lado derecho.

San Lorenzo: La vfa segunda.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Los Arcos: La espuela.

San Martín: La vfa de la bodega.

Nanacamilpa: La vfa denominada tercera.

Calpulalpan: La vfa denominada tercera.

III.- VIAS DE PROPIEDAD O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.- En XOXTLA se apoya, en el escape de la estación, un ladero propiedad de la Empresa "Hylsa de México, S.A.", y -- en este ladero otras vfas de la misma Empresa, con capacidad total de 154 unidades.

En Kilóm. VB-75+470 apoyado en la vfa principal ladero capacidad 21 unidades: apoyada en este ladero espuela E.N., capacidad 20 unidades, curvatura máxima 11 grados 06' y, apoyado en esta espuela, ladero auxiliar, capacidad 5 unidades curvatura máxima 6 grados 14', todas estas vfas son propiedad de la Cfa. POLIMEROS DE MEXICO, S.A.

EN SAN MARTIN, la vfa denominada "El Pilar", capacidad 8 unidades.

IV.- LA POSICION NORMAL DEL CAMBIO del Empalme Dist. Atencingo, Kilóm. VB-101-A, es alineado hacia el Distrito de San -- Martín.

V.- TRENES QUE PASEN POR SAN MARTIN fuera de las horas de -- servicio telegráfico deben comunicarse con el Despachador, -- por teléfono, pero si no consiguen comunicarse en 5 minutos reanudarán su marcha.

VI.- TRENES DEL DISTRITO DE SAN MARTIN que manejen carros -- con destino a puntos del Distrito de Atencingo, deben llevarlos hasta Puebla, excepto carros cargados con dinamita, -- los que dejarán en el extremo Sur del escape de Los Arcos.

VII.- LOS TRENES DE FLETE RUMBO AL SUR, que necesiten ayuda -- dora, deben telegrafiar al Jefe de Despachadores desde San -- Martín, o notificarle por teléfono, informándole el tonelaje que tendrán en La Unión, para que aquél haga los arreglos necesarios.

21.- TERMINAL DE PUEBLA.

I.- VIAS QUE OCUPARAN LOS SIGUIENTES TRENES.

Vfa No. 1, trenes Nos. 110-109.

Vfa No. 1, trenes Nos. 131-132.

Vfa No. 1, trenes Nos. 108-107.

Vfa No. 2, tren No. 252.

II.- CORTAVIA QUE UNE LAS VIAS PRINCIPALES "SA" y "VB".

a).- Este cortavfa está protegido por cambiador señalero -- con servicio continuo.

b).- Los trenes de carga, máquinas de patio y otras, al -- aproximarse a la caseta del cambiador, anunciarán con cuatros silbidos cortos (o o o o), para que se alineen los cambios respectivos. A falta del cambiador el empleado del -- tren o máquina a quien corresponda, protegerá el paso del -- tren o máquina y alineará los cambios.

III.- En Kilóm. SA-43.448 conecta la vfa que dá entrada al -- peine del patio de carga. Esta conexión está protegida por -- cambiador señalero, con horas de servicio de las 6h00m. a -- 14h00m. y de las 17h00m. a las 24h00m. diariamente. A falta

INSTRUCCIONES ESPECIALES

de este empleado, el personal trenista y de patio procederá de conformidad con lo dispuesto en la fracción anterior, - inciso b.

IV.- POSICION NORMAL DE ALGUNOS CAMBIOS.

a).- La posición normal del cambio localizado en el Kilóm. SA-42+790 es alineado hacia la vfa principal.

b).- La posición normal de ambos cambios del cortavfa ---- "SA-VB" es alineados hacia las correspondientes vfas principales.

c).- La posición normal de los cambios designados "A" y -- "B" (conexión Sur y Norte) es alineados hacia la vfa principal "VB".

V.- En el cruce "F" del Kilóm. VB-108 todos los trenes - y máquinas deben hacer parada absoluta y protegerse con -- abanderados antes de proseguir.

22.- DISTRITO DE ATENCINGO.

I.- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRE NES EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

ATLIXCO: La vfa lado izquierdo.

MATAMOROS: La vfa lado derecho.

ATENCINGO: La vfa lado izquierdo.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Atlixco: La espuela y, cuando sea indispensable, la vfa de nominada segunda. Los carros locales, y de express por entero, deben colocarse en la vfa de la bodega, frente a la oficina respectiva.

Matamoros: La vfa de la bodega y vfa tercera, extremo Norte.

Atencingo: Espuela E.N., y vfa de la bodega.

Cuatla: La vfa de la bodega.

III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En la estación de Atlixco, y apoyadas en la vfa de la bodega, las siguientes:

a).- Espuela propiedad de la Empresa "Distribuidora Alonso", capacidad 3 unidades.

b).- Espuela propiedad de la Empresa "Abastecedora de Com- bustible", capacidad 4 unidades.

c).- Espuela propiedad de la Empresa "Molino de San Mateo" capacidad 2Q unidades, curvatura máxima 9 grados 30'.

En Atencingo, apoyada en la vfa principal, espuela E.N., - capacidad 3 unidades. Esta vfa conecta con la de "Opera- ción" que da acceso al patio del Ingenio de Atencingo.

En San Cosme, ladero apoyado al lado derecho de la vfa --- principal con capacidad de 20 unidades, propiedad de Cemen- tos Anáhuac, S.A.

IV.- La "Y" de Cuautla está apoyada en el escape.

23.- DISTRITO DE AMECAMECA.

I.- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRE NES EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Amecameca: La vfa denominada primera.

Los Reyes: La vfa denominada segunda.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Cuatla: La vfa de la bodega.

Los Reyes: La vfa de la bodega.

Amecameca: Ladero conectado a la "Y".

III.- Apoyada en la espuela de San Rafael, espuela E.S., - Kilóm. VL-2, al servicio de la Compañía Harinera de Ameca- meca, capacidad 65 unidades, curvatura máxima 8 grados.

IV.- La "Y" de Cuautla está apoyada en el escape.

V.- Trenes de carga rumbo al Sur se detendrán en San Sebas- tián hasta 10 minutos para enfriar ruedas y revisar el --- equipo.

VI.- En Kilóm. VK-113+936 al lado derecho, se apoya una -- vfa de conexión que une las líneas "VK" y antigua "VA", y se extiende con tercer riel hasta la Ex-estación de Cuau- tla Kilóm. VI-4. La curvatura máxima de esta vfa es de --- 5 grados y la pendiente máxima ascendente rumbo al Norte - de 1.50 por ciento.

ADVERTENCIA GENERAL

El estricto cumplimiento de las Reglas 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 el 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%	Frene 1 de cada 4
2%	Frene 1 de cada 3
3%	Frene 1 de cada 2
4% o más.	Frene todos.

Aplicación 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 muy 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 operación 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.

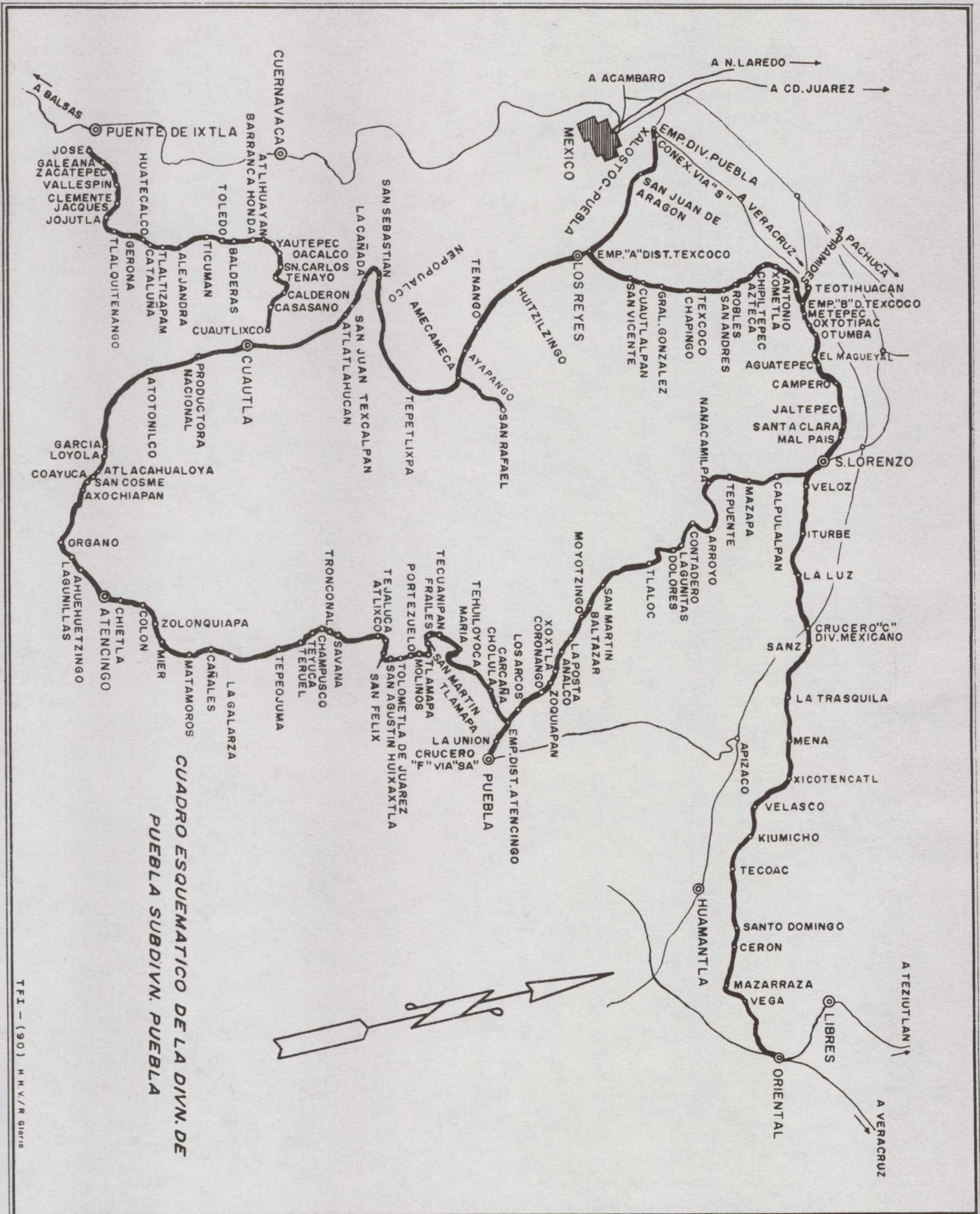
T A B L A D E V E L O C I D A D E S

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	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.	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	0.24	0.36	0.48	1.00	1.12	1.24	1.36	1.48	2.00	2.12	2.24	2.36	2.48	3.00	3.12	3.24	3.36	3.48	4.00	4.12	4.24	4.36	4.48	5.00	5.12	5.24	5.36	5.48	6.00	6.12	6.24	6.36	6.48	7.00	7.12	7.24	7.36	7.48	8.00	8.12	8.24	8.36	8.48	9.00	9.12	9.24	9.36	9.48	10.00	10.12	10.24	10.36	10.48	11.00	11.12	11.24	11.36	11.48	12.00	12.12	12.24	12.36	12.48	13.00	13.12	13.24	13.36	13.48	14.00	14.12	14.24	14.36	14.48	15.00	15.12	15.24	15.36	15.48	16.00	16.12	16.24	16.36	16.48	17.00	17.12	17.24	17.36	17.48	18.00	18.12	18.24	18.36	18.48	19.00	19.12	19.24	19.36	19.48	20.00	20.12	20.24	20.36	20.48	21.00	21.12	21.24	21.36	21.48	22.00	22.12	22.24	22.36	22.48	23.00	23.12	23.24	23.36	23.48	24.00	24.12	24.24	24.36	24.48	25.00	25.12	25.24	25.36	25.48	26.00	26.12	26.24	26.36	26.48	27.00	27.12	27.24	27.36	27.48	28.00	28.12	28.24	28.36	28.48	29.00	29.12	29.24	29.36	29.48	30.00	30.12	30.24	30.36	30.48	31.00	31.12	31.24	31.36	31.48	32.00	32.12	32.24	32.36	32.48	33.00	33.12	33.24	33.36	33.48	34.00	34.12	34.24	34.36	34.48	35.00	35.12	35.24	35.36	35.48	36.00	36.12	36.24	36.36	36.48	37.00	37.12	37.24	37.36	37.48	38.00	38.12	38.24	38.36	38.48	39.00	39.12	39.24	39.36	39.48	40.00	40.12	40.24	40.36	40.48	41.00	41.12	41.24	41.36	41.48	42.00	42.12	42.24	42.36	42.48	43.00	43.12	43.24	43.36	43.48	44.00	44.12	44.24	44.36	44.48	45.00	45.12	45.24	45.36	45.48	46.00	46.12	46.24	46.36	46.48	47.00	47.12	47.24	47.36	47.48	48.00	48.12	48.24	48.36	48.48	49.00	49.12	49.24	49.36	49.48	50.00	50.12	50.24	50.36	50.48	51.00	51.12	51.24	51.36	51.48	52.00	52.12	52.24	52.36	52.48	53.00	53.12	53.24	53.36	53.48	54.00	54.12	54.24	54.36	54.48	55.00	55.12	55.24	55.36	55.48	56.00	56.12	56.24	56.36	56.48	57.00	57.12	57.24	57.36	57.48	58.00	58.12	58.24	58.36	58.48	59.00	59.12	59.24	59.36	59.48	60.00	60.12	60.24	60.36	60.48	61.00	61.12	61.24	61.36	61.48	62.00	62.12	62.24	62.36	62.48	63.00	63.12	63.24	63.36	63.48	64.00	64.12	64.24	64.36	64.48	65.00	65.12	65.24	65.36	65.48	66.00	66.12	66.24	66.36	66.48	67.00	67.12	67.24	67.36	67.48	68.00	68.12	68.24	68.36	68.48	69.00	69.12	69.24	69.36	69.48	70.00	70.12	70.24	70.36	70.48	71.00	71.12	71.24	71.36	71.48	72.00	72.12	72.24	72.36	72.48	73.00	73.12	73.24	73.36	73.48	74.00	74.12	74.24	74.36	74.48	75.00	75.12	75.24	75.36	75.48	76.00	76.12	76.24	76.36	76.48	77.00	77.12	77.24	77.36	77.48	78.00	78.12	78.24	78.36	78.48	79.00	79.12	79.24	79.36	79.48	80.00	80.12	80.24	80.36	80.48	81.00	81.12	81.24	81.36	81.48	82.00	82.12	82.24	82.36	82.48	83.00	83.12	83.24	83.36	83.48	84.00	84.12	84.24	84.36	84.48	85.00	85.12	85.24	85.36	85.48	86.00	86.12	86.24	86.36	86.48	87.00	87.12	87.24	87.36	87.48	88.00	88.12	88.24	88.36	88.48	89.00	89.12	89.24	89.36	89.48	90.00	90.12	90.24	90.36	90.48	91.00	91.12	91.24	91.36	91.48	92.00	92.12	92.24	92.36	92.48	93.00	93.12	93.24	93.36	93.48	94.00	94.12	94.24	94.36	94.48	95.00	95.12	95.24	95.36	95.48	96.00	96.12	96.24	96.36	96.48	97.00	97.12	97.24	97.36	97.48	98.00	98.12	98.24	98.36	98.48	99.00	99.12	99.24	99.36	99.48	100.00	100.12	100.24	100.36	100.48

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

- 1).—Un tren recorre un kilómetro en 48 segundos y se quiere saber a qué velocidad marcha. Se localiza el dato TIEMPO, en la columna vertical bajo el número 1 y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará, bajo el encabezado "velocidad en kilómetros por hora" el informe deseado. Esto es: el tren se mueve a razón de 75 k. p. h.
- 2).—Se desea saber qué tiempo hay que emplear para recorrer un kilómetro a la velocidad de 25 k. p. h. Se busca esta velocidad en la columna de la extrema izquierda y la contestación se obtiene en la columna que corresponde a un kilómetro: 2 minutos 24 segundos.
- 3).—Un tren marcha a razón de 50 k. p. h. y se quiere saber qué distancia recorre en 12 minutos. En la columna de la extrema izquierda —velocidad en k. p. h.— se localiza el dato 50 k. p. h. y, siguiendo la línea horizontal hasta la columna donde se encuentran los 12 minutos, se obtiene la contestación en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kilómetros.
- 4).—Tomando ese tren que se mueve a razón de 50 k. p. h. se quiere saber en qué lapso recorrerá el tramo entre dos estaciones que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda —velocidad en k. p. h.— que muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que el tren empleará en recorrer la distancia indicada.
- 5).—La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en k. p. h. habrá de desarrollarse. Búscense, 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.



CUADRO ESQUEMATICO DE LA DIVN. DE
PUEBLA SUBDIVN. PUEBLA

T.F.I. - (90) M.H.V./R. Giorio

