

**This item is incomplete
due to missing pages.**

**Este artículo está incompleto
debido a que faltan páginas.**

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

(Publicado en el "Diario Oficial" del 23 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".

OFICIALES DE LA DIVISION

HELIODORO DIAZ SOTO,

Jefe de Despachadores, Valle de México, Méx.

RICARDO ORTIZ GARCIA,

Ayudante del Supte. S. L., Apizaco, Tlax.

GERARDO GARCIA SANCHEZ,

Ayudante del Supte. S. T., Apizaco, Tlax.

GABINO PERALTA,

Ayudante del Supte. S. T., Orizaba, Ver.

ALFREDO RUIZ ZARAGOZA,

Ayudante del Supte. S. L., Orizaba, Ver.

LUIS G. SALDAÑA,

Jefe de Despachadores, Orizaba, Ver.

VALERIANO MARTINEZ,

Superintendente, Orizaba, Ver.

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 otras. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias".



SEGURIDAD ANTE TODO
FERROCARRILES NACIONALES
DE MEXICO

DIVISION DEL MEXICANO

HORARIO NUMERO 1

COMIENZA A REGIR A LAS 0h. 01m. DEL SABADO 20
DE AGOSTO DE 1960

Hora del Meridiano 90

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

ALFREDO LAPAYRE C.,

Superintendente General de Transportes,
MEXICO, D. F.

RAFAEL S. MARTINEZ,

Sub-Gerente de Operación,
MEXICO, D. F.

BENJAMIN MENDEZ,

Gerente General,
MEXICO, D. F.

DISTRITO DE ORIZABA		RUMBO AL NORTE			Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.7 Mts.		Agua Báscula Combustible Ganado Reloj Reg. Mesa giratoria Registro Teléfono Boletines "Y"	
PRIMERA PARTE		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE		2a. CLASE			
HORARIO No. 1			52	54	510			
ESTACIONES		Mixtos y carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario	Carga Diario	Escapes	Otras
DN.....	ESPERANZA.....(S)	12	1.60	q H. M. Ll. 13.30	H. M. Ll. 1.45	H. M. Ll. 9.02	Patio	ABCKMRTUY
DN.....	BOCA DEL MONTE.....(B)	11		p 13.19	1.32	8.47	74	T
	GALERA.....			13.06	1.20	8.33	18	T
D.....	ALTA LUZ.....(U)	10	4.00	b 12.56	1.09	8.21	25	T
	BOTA.....	19		12.36	0.49	8.01	33	T
DN.....	MALTRATA.....(RA)	8		p 12.29	b 0.40	7.48	31-49	T
	BALASTRERA.....	16	4.10	12.11	0.22	7.24	60	T
	ENCINAR.....	7		12.04 x509	0.14	7.12	24	
D.....	SANTA ROSA.....(SA)	2	2.60	p 12.02	0.12	7.08	11	
D.....	NOGALES.....(NS)	4	2.50	p 11.57	0.08	7.01	35-26	T
D.....	RIO BLANCO.....(RO)	4		p 11.52	0.04	6.54	19	
DN.....	ORIZABA.....(DS-Z)	9	3.50	S. 11.43 H. M.	S. 23.55 H. M.	S. 6.40 H. M.	Patio	ABCGKMRUY
HORARIO No. 1				52 Pasajeros Diario	54 Rápido Pasajeros Diario	510 Carga Diario		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Cuando un tren de flete rumbo al Sur lleve una longitud mayor que la de los laderos de Alta Luz o Galera y tenga encuentro por órdenes OD-31 con trenes de segunda o extras Norte en esos lugares, se detendrá como 50 metros antes de llegar al cambio Norte, y si es necesario, mandará a su abanderado a notificar al tren opuesto para que el personal de éste último le alinee los cambios para darle paso a fin de que no haga una nueva parada. El tren rumbo al Sur cuando esté pasando al tren rumbo al Norte, lo hará a baja velocidad, usando la posición "serie" si maneja máquina eléctrica.
- 2) Las máquinas solas o con cabús que corran rumbo al Sur, siempre que el Despachador lo ordene se acoplarán entre sí para hacer una sola unidad, pero seguirán manejándose por sus propias órdenes y derechos notificando su identidad a los trenes opuestos afectados. (Excepción a la Regla 91).

La "Y" de Esperanza está ubicada en el Patio de la Sub-División de Oaxaca.

Número de la Estación	Distancia de Empalme Divn. Mexicano Kilómetros	RUMBO AL SUR				Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ORIZABA	
		Segunda Clase	PRIMERA CLASE					SEGUNDA PARTE	
		511	51	309	53			HORARIO No. 1	
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario		Pasajeros	ESTACIONES	
S-292	291.9	H. M. S. 6.30	H. M. S. 15.55	H. M. S. 7.10	H. M. S. 4.00			DN..... ORIZABA.....(DS-Z)	
S-298	297.4	6.40	16.03 ^{X310}	7.19	4.08	1.60	7	..... 5.5 MOLINO.....
S-304	303.8	6.55	p 16.13	p 7.31	4.17	0.00	8	D..... 6.4 SUMIDERO.....(SM)	
S-307	306.2	.....	.....	.....	.....		5	..... 2.4 METLAC.....
S-310	309.9	7.25	p 16.28	p 7.49	b 4.32	2.50	8	D..... 3.7 FORTIN.....(F)	
S-318	317.8	8.00	p 16.40 16.55	p 8.16	p 4.44 4.54	0.00	10	DN..... 7.9 CORDOBA.....(CA)	
S-323	322.3	8.12	p 17.06	p 8.29	5.04		10	D..... 4.5 PEÑUELA.....(N)	
S-327	326.7	8.24	p 17.14	p 8.38	5.10	1.70	6	D..... 4.4 PARAJE NUEVO.....(J)	
S-333	332.1	8.34	17.21	8.47	5.17		7	..... 5.4 ESMERALDA.....
S-335	334.3	8.44	p 17.27	p 8.56	b 5.22	0.00	3	D..... 2.2 POTRERO.....(PO)	
S-338	337.9	8.52 ^{P309} 9.17	p 17.34	p 9.07 ^{P511}	5.28		5	D..... 3.6 ATOYAC.....(AY)	
S-342	341.3	.....	b	b .....	.....	2.00	5	..... 3.4 SAN ALEJO.....
S-344	343.4	9.32 9.45 ^{X52}	17.45	9.23	5.39	1.06	5	..... 2.1 LAS PALOMAS.....
S-346	345.8	.....	.....	.....	.....	1.40	5	..... 2.4 MATA DEL GALLO.....
S-348	347.6	10.30 ^{X512}	p 17.55	p 9.39 ^{X52}	p 5.49	0.60		DN..... 1.8 PASO DEL MACHO.....(MO)	
S-361	360.4	10.51	p 18.10	p 10.00 ^{X512}	b 6.03		13	D..... 12.8 CAMARON.....(ON)	
S-373	372.5	11.11	b 18.23	p 10.17	6.15	0.00	12	..... 12.1 MATA DE AGUA.....
S-382	381.8	12.10 ^{X310}	p 18.38	p 10.35	p 6.27		10	DN..... 9.3 SOLEDAD.....(D)	
S-394	393.2	12.26	p 18.52	p 10.51	b 6.40		12	D..... 11.4 PURGA.....(RG)	
S-399	398.8	12.35	b 18.59	b 10.59	6.47	0.70	6	..... 5.6 MATA LOMA.....
S-405	404.5	.....	b	b 11.07	.....	1.50	6	..... 5.7 SANTA RITA.....
S-409	408.5	12.53	b 19.11	p 11.17 ^{X310}	6.58	0.40	4	D..... 4.0 TEJERIA.....(RI)	
S-413	412.1	13.00	19.15	11.23	7.01	0.50	3	..... 3.6 EL LAURELAL.....
S-419	418.8	11.13.15 H. M.	11.19.30 H. M.	11.40 H. M.	11.7.15 H. M.	0.00	7	DN..... 6.7 VERACRUZ.....(VC)	
		511	51	309	53				
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario			HORARIO No. 1	

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

En el Kilómetro 325.8 hay un escape con capacidad de 2 carros denominado El Oasis.

DISTRITO DE ORIZABA		RUMBO AL NORTE						Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15.7 Mts.		Agua Electricidad Combustible Cambio Bolsa Reg. Mesa gratuita Regimen Tasas Boletines T
SEGUNDA PARTE		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE			Segunda Clase	Escapes	Mts.		
HORARIO No. 1			52	310	54	512				
ESTACIONES		Mixtos y carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario	Carga Diario			
DN.....	ORIZABA.....(DS-Z)			H. M. Ll.11.32	H. M. Ll.16.15	H. M. Ll.23.43	H. M. Ll.14.15	Patio	ABCGMRTUY	
	5.5.....MOLINO.....	9	2.50	11.22	16.03 X51	23.33	13.59			45	T
D.....	6.4 SUMIDERO.....(SM)	10	2.70	p 11.14	p 15.40	23.25	13.44	59	T	
	2.4.....METLAC.....	5	3.90
D.....	3.7 FORTIN.....(F)	8	2.00	p 10.59	p 15.13	b 23.10	13.14	51	T	
DN.....	7.9 CORDOBA.....(CA)	12	3.00	p 10.44 10.34	p 14.55 14.42	p 22.56 22.46	12.44			Patio	ABCGKT
D.....	4.5 PEÑUELA.....(N)	11		p 10.24	p 14.29	22.36	12.17	32	T	
D.....	4.4 PARAJE NUEVO.....(J)	7	2.50	p 10.16	p 14.19	22.29	12.02			39	T
	5.4ESMERALDA.....	9	2.67	10.07	14.05	22.21	11.43	38	.....
D.....	2.2 POTRERO.....(PO)	4	1.80	p 10.04	p 14.01	b 22.17	11.37			Patio	T
D.....	3.6 ATOYAC.....(AY)	7	2.50	p 9.57	p 13.50	22.10	11.23	41	AT	
	5.4.....SAN ALEJO.....	6	2.00	b	b
	2.1.....LAS PALOMAS.....	6	0.00	9.45 X511	b 13.34	21.59	11.10	17	Y	
	2.4.....MATA DEL GALLO.....	7				- 10
DN.....	1.8 PASO DEL MACHO.....(MO)		1.30	p 9.39 X309	p 13.26	b 21.53	11.00 10.30 X511	Patio	ACGKRTUY	
D.....	12.8.....CAMARON.....(ON)	16	1.70	p 9.20	p 12.51	21.33	10.00 X309 9.45			64	AG
	12.1MATA DE AGUA.....	15	1.60	b 9.05 P512	b 12.26	21.18	9.15 8.53 P52	26	T	
DN.....	9.3.....SOLEDAD.....(D)	12		p 8.54	p 12.10 X511	p 21.07	8.39			Patio	AGTY
D.....	11.4.....PURGA.....(RG)	14	1.40	p 8.40	b 11.45	b 20.52	8.15	55	AG	
	5.6.....MATA LOMA.....	7	1.10	b 8.32	b 11.35	20.45	8.08			26
	5.7.....SANTA RITA.....	7	1.30	b 8.25	b 11.25	.....	.....	..	.....
D.....	4.0.....TEJERIA.....(RI)	5	1.20	b 8.20	b 11.17 X309	20.34	7.50			35	T
	3.6EL LAURELAL.....	5	1.00	8.15	11.12	20.30	7.45	35	.....
DN.....	6.7 VERACRUZ.....(VC)	9	0.00	S. 8.05 H. M.	S. 11.00 H. M.	S. 20.20 H. M.	S. 7.30 H. M.			Patio	ABCGMRTUY
HORARIO No. 1				52 Pasajeros Diario	310 Mixto Diario	54 Rápido Pasajeros Diario	512 Carga Diario			

Dirección Superior "AL NORTE"

El perfil de este Distrito en la pág. 15

NOTA:

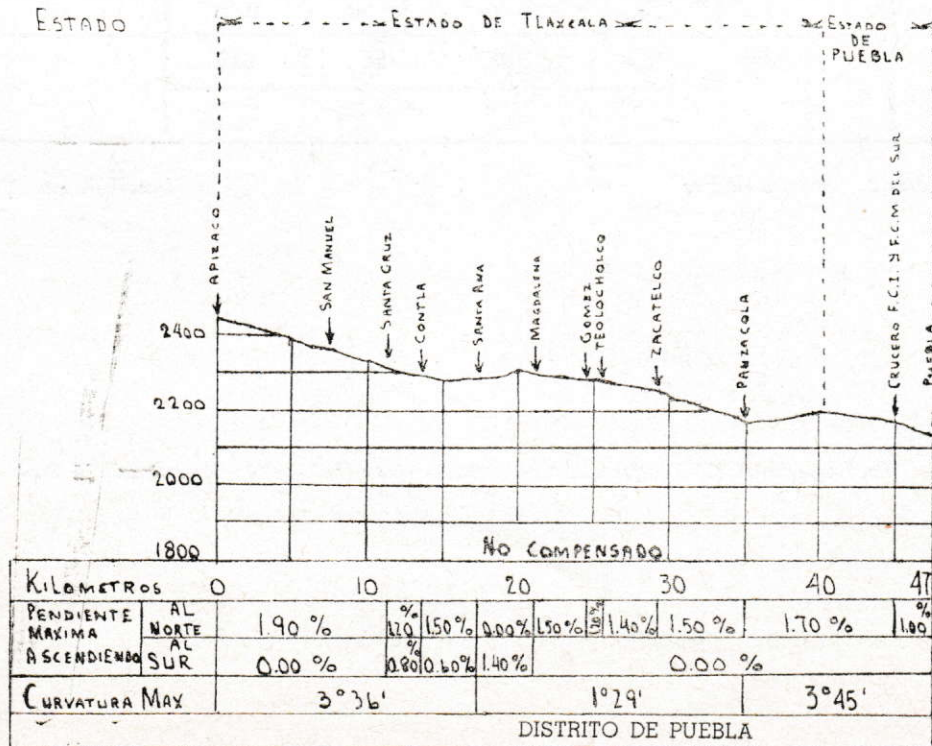
En el Kilómetro 325.8 hay un escape con capacidad de 2 carros denominado El Oasis.

Número de la Estación	Distancia de Apizaco Kilómetros	RUMBO AL SUR			Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE PUEBLA		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL NORTE			Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 13.7 Mts.		Agua Báscula Combustible Reloj Reg. Mesa Giratoria Registro Teléfono Boletines "Y"
		PRIMERA CLASE		Pasajeros			ESTACIONES	PRIMERA CLASE		Escapes	Otras				
		307	305					306				308			
		Mixto Diario	Mixto Diario					Mixto Diario		Mixto Diario					
S-139	00.0	S. 11.20	S. 4.55	0.00	10	DN..... APIZACO.....(CO)	12	1.90	LI. 8.40	LI. 14.55	Patio	ABCKMRTUY			
SA-8	7.5	b 11.35	b 5.10	0.80	5	.....^{7.5} SAN MANUEL.....	6	1.20	b 8.22	b 14.40	..	..	
SA-11	10.8	p 11.43	p 5.18		3	D..... ^{3.3} SANTA CRUZ.....(CJ)	4		p 8.13	p 14.33	23—5	..			
SA-14	13.2	b 11.49	b 5.24	0.60	4	.....^{2.4} CONTLA.....	5	1.50	b 8.07	b 14.28	..	..	
SA-17	16.8	p 11.56	p 5.31		5	D..... ^{3.6} SANTA ANA.....(NA)	6		p 7.59	p 14.21	16—14	A			
SA-21	21.0	b 12.04	b 5.39	1.40	5	.....^{4.2} MAGDALENA.....	5	1.20	b 7.49	b 14.11	..	..	
SA-25	24.5	b 12.10	b 5.45		4	.....^{3.5} GOMEZ.....	2		b 7.41	b 14.04	..	..	
SA-26	25.5	.....	.....	0.00	1	.....^{1.0} TEOLOCHOLCO.....	5	1.40	.....	.....	17-EN	.....		
SA-27	26.5	b	b		4	.....^{1.0} ACUAMANALA.....	8		b	b .....	..	..	
SA-29	28.7	p 12.19	p 5.54	0.00	7	D..... ^{2.2} ZACATELCO.....(ZA)	8	1.50	p 7.30	p 13.54	14	.....		
SA-30	29.8	b	b		7	.....^{1.1} AYOMETLA.....	15		b	b .....	..	..	
SA-35	35.0	p 12.29	p 6.04	12	7	D..... ^{5.2} PANZACOLA.....(PA)	15	1.70	p 7.19	p 13.43	19—25	A			
.....	43.0	.....	.....		12	Crucero "C" F.C. Sub-Divn. Puebla	15		.....	.....	..	..
.....	45.0	.....	.....	12	12	Crucero "C" F.C. Sub-Divn. Puebla	15	1.00	.....	.....	..	..
SA-47	47.0	LI. 12.45 H. M.	LI. 6.20 H. M.		12	D..... ^{2.0} PUEBLA.....(P)	15		S. 7.00 H. M.	S. 13.25 H. M.	Patio	ABCKRTUY			
		307	305			HORARIO No. 1			306	308					
		Mixto Diario	Mixto Diario			HORARIO No. 1			Mixto Diario	Mixto Diario					

Dirección Superior "AL NORTE" excepto que No. 305 es Superior a No. 306 y 308 y No. 307 es Superior a No. 308

NOTA:

En Kilómetro SA-36 hay espuela entrada Norte, con capacidad de 16 unidades, propiedad de Productos Agropecuarios.



INSTRUCCIONES ESPECIALES

NOTA.—No incluyen aquellas disposiciones que figuran en el Reglamento de Transportes.

1.—CAMBIOS DESCARRILADORES.—Hay cambios descarriladores en:

Distrito de Apizaco: Pedrera de Cerro Gordo, Ometusco y San Pedro.

Distrito de Puebla: Rosoft.

Distrito de Orizaba: Galera, Maltrata, Balastrea, Santa Rosa, y Nogales.

En la Estación de Encinar hay una espuela con una mesa giratoria para motores. Esta espuela sirve al mismo tiempo de descarrilador.

En Orizaba en el semáforo, Molino de la Unión, Quebradora Calhidratada, Cementos Veracruz, Sumidero, Córdoba en el semáforo y en las vías de transfer, Peñuela, Potrero, San Alejo, Las Palmas, Mata de Gallo, Paso del Macho, Mata de Agua, Soledad, Mata Loma, Tejería y Las Bajadas.

2.—SEÑALES DE ENCLAVAMIENTO.—El semáforo que está al Sur de Esperanza gobierna la entrada al patio, y los trenes rumbo al Norte pedirán señales al acercarse al mismo, rigiéndose de acuerdo con las señales que exhiba el semáforo.

Trenes que lleguen del Distrito de Apizaco se regirán de acuerdo con la señal que exhiba el semáforo que está en el lado Norte, de la misma manera.

En los patios de Orizaba y Córdoba (lado Sur) hay semáforos que gobiernan los descarriladores: Pídanse señales antes de pasarlos.

3.—TIEMPO PARA ACELERAR Y DISMINUIR VELOCIDAD. El "tiempo mínimo entre estaciones", que aparece en las columnas respectivas de cada Distrito, no incluye el tiempo que EN ALGUNOS CASOS se requiere para acelerar y disminuir velocidad. En consecuencia, al verificar paradas, puede agregarse al tiempo mínimo, tres (3) minutos para trenes de carga, dos (2) minutos para trenes mixtos, un (1) minuto para trenes de pasajeros.

4.—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.

5.—LOS TRENES REGULARES Y LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que corran retrasados, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" si las circunstancias lo permiten, para correr a tiempo. Cuando ésto no sea posible, infórmese la causa al jefe de despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.

6.—MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, Y TRENES COMPUESTOS EXCLUSIVAMENTE CON EQUIPO DE PASAJEROS O DE CARGA, CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" para trenes de pasajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando ésto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio. Quedan exceptuadas de esta autorización aquellas máquinas para las cuales se tiene establecido un tiempo mínimo especial en ciertos distritos.

7.—CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan marcado tiempo muerto en algunas estaciones, corran retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario, SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS, y comunicándolo previamente, al despachador; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida anunciada al público en el pizarrón.

8.—LOS CONDUCTORES Y MAQUINISTAS DE LOS TRENES que deban encontrarse o pasarse, ya sea por itinerario u órdenes de tren, se identificarán mutuamente antes de proceder.

9.—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, a falta de ésta, en la caseta del teléfono o del telegráfico.

10.—LOS MAQUINISTAS DE CAMINO O DE PATIO no deben llevar constantemente encendidos los focos instalados arriba de las casetas de las máquinas, para evitar accidentes por deslumbramiento al personal que viaja arriba de los carros, debiendo encenderlos solamente cuando tengan algún trabajo que hacer sobre el tanque de la máquina o que estén tomando agua o combustible.

11.—TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del 1.50% o mayores, deben encadenarlos, o acuñarlos.

12.—EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben viajar el conductor y el abanderado, así como los funcionarios u oficiales autorizados.

13.—TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS EN QUE NO HAYA SERVICIO DE PATIO, deben entrar a 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.

14.—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.

K, Reloj regulador.

U, Libro de Boletines.

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

15.—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. (Regla 165).

TIPO "C".—Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por guarda-cruceiro. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del guarda-cruceiro. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el cruceiro 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 encienden 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 lámparas 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 cruceiro y si no hay tren a la vista por la vía que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta o disco para colocarla en la posición de obstruir la vía que tiene preferencia; después de pasar su tren, restablecerá dicha puerta o disco a su posición normal.

TIPO "F".—Los formados por vías férreas a nivel y anunciados por placas alusivas. No tienen señales ni guarda-cruceiro.

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-cruceiro, 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-cruceiro.

16.—ACCIDENTES PERSONALES, Y UBICACION DE HOSPITALES Y PUESTOS DE SOCORROS.

I.—EL HOSPITAL DEL SERVICIO ESTA SITUADO EN: Orizaba.

II.—HAY PUESTOS DE SOCORROS EN: México, Apizaco, Esperanza, Orizaba, Córdoba y Veracruz.

III.—EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediato al Jefe de Despachadores y al Jefe del Departamento Médico. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico de la Administración más inmediato, a la brevedad posible.

IV.—CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, el Facultativo de la Administración, más cercano, debe atenderlo, y si fuere necesario debe llevarse rápidamente al hospital o puestos de Socorro, avisando por telégrafo al Médico Residente, clasificando las heridas. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjesele a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien debe llamar al Médico de la Administración más próximo, o en caso de urgencia al mejor facultativo del lugar.

V.—SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS que sean absolutamente necesarias para la protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Médico de la Administración.

VI.—LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS y que resulten lesionadas por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las autoridades locales.

VII.—CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del médico de los ferrocarriles, dése aviso por telégrafo a éste, al Jefe del Departamento Médico y al Jefe de Despachadores.

VIII.—LAS CAMILLAS para el traslado de los lesionados y enfermos deben encontrarse siempre en los carros de equipaje y en los hospitales.

17.—QUEDA PROHIBIDO:

a) SUBIRSE AL TECHO DE LAS MAQUINAS ELECTRICAS ESTANDO EL PANTOGRAFO LEVANTADO.

b) TOCAR ALAMBRES DEL TROLLEY O ALIMENTADORES, U OTROS DE LA ESTRUCTURA DE ESTOS EN CUALQUIER FORMA, POR TENER SIEMPRE CORRIENTE DE ALTA TENSION.

c) VIAJAR EN EL TECHO DE LOS CARROS CUYA ALTURA SEA MAYOR DE LOS DE ESTE FERROCARRIL.

d) PASAR LOS TUNELES Y PUENTES DE WIMMER, DEL TORO, METLAC, RIO SECO, ATOYAC, CHIQUIHUITTE Y SAN ALEJO, SOBRE EL TECHO DE LOS CARROS O CUPULA DEL CABUS POR PROXIMIDAD DEL TROLLEY. TAMBIEN HAY QUE TENER PRESENTE QUE 300 METROS AL NORTE Y SUR DE LOS TUNELES, ASI COMO ENTRE SUMIDERO Y METLAC, LOS TRAVESAÑOS QUE SOSTIENEN EL TROLLEY NO LIBRAN UNA PERSONA SOBRE EL TECHO DE CUALQUIER CARRO.

18.—NO LIBRA UNA PERSONA SOBRE EL TECHO de los carros en los travesaños que sostienen al trolley a 300 metros al Norte y al Sur de los túneles, y entre Sumidero y Metlac.

19.—FRENOS DE MANO:

I.—En el Distrito de Orizaba, los trenes rumbo al Sur se detendrán para enfriar ruedas: los pasajeros, 5 minutos y los de carga 10 minutos, en Alta Luz y en Maltrata.

II.—En los trenes remolcados por máquinas eléctricas, diesel o

de vapor, después de la prueba de aire hecha por el maquinista a la salida de Boca del Monte, Maltrata, Sumidero y Córdoba, se levantarán las maniguetas de las válvulas de retención, conservándolas así mientras el tren esté en movimiento en pendiente, pero teniendo cuidado de relevarlas en caso de que el maquinista haga uso del freno de aire, excepto cuando el tren se detenga, y en este caso las conservarán levantadas además de aplicar los frenos de mano, para la seguridad del tren. Cuando el tren se detenga o se encuentre en tramos a nivel, las maniguetas de las válvulas de retención deben ser bajadas.

20.—ESPACIAMIENTO DE TRENES:

DISTRITO DE ORIZABA. Todos los trenes con máquinas de vapor conservarán un intervalo de 15 minutos durante el día y 20 minutos durante la noche entre Boca del Monte y Encinar y entre Orizaba y Paso del Macho.

Trenes remolcados con máquinas eléctricas o Diesel, en el Distrito de Orizaba, se espaciarán de acuerdo con instrucciones del Despachador.

21.—LIBRAMIENTO EN LOS TUNELES. No deben pasarse por los túneles los carros con altura mayor de 4 metros 57 centímetros sobre el nivel del riel, ni con longitud mayor de 25 metros, a menos de que se obtenga autorización expresa del Jefe de Despachadores u otros oficiales de Transportes.

22.—TODOS LOS TRENES DEBEN HACER PARADA EFECTIVA antes de pasar el puente de Metlac, para que el Maquinista haga que el Guarda-Puente le perfora la Boleta de Despacho OD-28, la cual enviará a la oficina del Jefe de Trenes.

23.—TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS deben virarse al llegar a Veracruz, para entrar retrocediendo a los andenes de pasajeros.

24.—LAS MAQUINAS REMOLCANDO CARROS, con cabús o solas cuando corran retrocediendo, no excederán de (30) kilómetros por hora sobre el Distrito de Apizaco y de (20) kilómetros por hora, en el resto de la División.

Los trenes que manejen grúa o pala de vapor, no excederán de 35 kilómetros por hora en vía recta y 20 kilómetros por hora en curvas y túneles.

25.—LOS TRENES DE PRIMERA CLASE que tengan señalada únicamente hora de salida en una Estación, podrán llegar a ella con una anticipación no mayor de cinco minutos del tiempo indicado, aun cuando la velocidad máxima autorizada lo permita. Los demás trenes pueden llegar adelante de la hora de salida con toda la anticipación que le permita la velocidad máxima desde la estación anterior.

26.—SITUACION DE LA ESTACION "LA VILLA".

I.—La estación de La Villa está ubicada en el extremo de la cola de la "Y" de Xalostoc, a 5.1 kilómetros de Xalostoc.

II.—La Villa tiene servicio de agencia y de comunicación telefónica con la oficina de Despachadores, siendo la llamada telegráfica (V), teniendo también embarcadero para ganado.

III.—La vía, entre Xalostoc y La Villa, no tiene pendientes ni curvas pronunciadas.

IV.—La estación de La Villa está comprendida dentro de los límites de patio de Xalostoc.

INSTRUCCIONES SOBRE SERVICIO MEDICO

Para la atención médica quirúrgica del personal del Ferrocarril Mexicano, existen Puestos de Socorros, propiedad del mismo en las siguientes terminales:

MEXICO.—Estación Central de Buenavista. Tel. 47-32-17.

APIZACO.—Patio de la Estación del Ferrocarril Mexicano. Tel. 39.

ESPERANZA.—Patio de la Estación del Ferrocarril Mexicano. Depto. Núm. 56.

ORIZABA.—Patio de la Estación del Ferrocarril Mexicano. Tel. 7-18.

VERACRUZ.—Hospital de la Compañía Terminal de Veracruz. Tel. 29-70. Además se dispone de Médicos Residentes en ESPERANZA y CORDOBA, cuyos domicilios y consultorios particulares se encuentran anotados al calce.

Salvo casos de fuerza mayor determinados por las facilidades en el traslado de enfermos o médicos, se recomienda distribuir las solicitudes para atención médica en la siguiente forma:

PUESTOS DE SOCORROS EN MEXICO: Atenderá los casos que se susciten en el Distrito Federal y en los puntos situados sobre la línea troncal hasta La Palma inclusive.

PUESTO DE SOCORROS EN APIZACO: Atenderá los puntos situados sobre la línea troncal entre Ometusco y San Marcos, así como lo correspondiente al ramal de Puebla, entre Apizaco y Puebla.

MEDICO RESIDENTE EN ESPERANZA: Atenderá la línea troncal entre Moctezuma y Bota.

PUESTO DE SOCORROS EN ORIZABA: Atenderá la línea troncal entre Maltrata y Sumidero.

MEDICO RESIDENTE EN CORDOBA: Atenderá la línea troncal entre Metlac y Paso del Macho.

MEDICO RESIDENTE EN VERACRUZ: Atenderá además de esta terminal, la línea troncal hasta Camarón.

LA ATENCION DE PASAJEROS que sufran accidentes con motivo de su transportación, está sujeta a la reglamentación del Art. 134 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y únicamente, corresponde a los médicos del Ferrocarril proporcionar la primera atención de urgencia, hasta poner al lesionado en condiciones de continuar debidamente su atención a cargo de la Compañía de Seguros que tiene a su cargo el seguro del viajero, que en la actualidad está a cargo de la Aseguradora Mexicana, S. A., con domicilio en Ignacio Ramírez y Artes, Tel. 13-53-60.

LA ATENCION MEDICA QUE REQUIERAN TRANSEUNTES, NO PASAJEROS, lesionados al paso de nuestros trenes, queda a cargo de las autoridades civiles más próximas al lugar del accidente o de las instituciones de beneficencia, tales como: la Cruz Roja, sin que eso elimine la posibilidad de que en determinados casos por razones de humanidad puedan intervenir los médicos oficiales del Ferrocarril.

ATENCIONES QUIRURGICAS DE URGENCIA. En los casos que el personal del Ferrocarril, requiera atenciones quirúrgicas de emergencia y de momento no sea posible obtener la actuación de médico correspondiente, trasládese al afectado a los siguientes sanatorios según el lugar de que se trate, dejando invariablemente aviso de ello al médico.

MEXICO.—Al Sanatorio Mexicano en la Calle de Lirio No. 7, Tel. 16-37-13, pudiendo utilizarse a la Ambulancia Gayoso, Tel. 46-25-70, ó Ambulancia "Hernández", Tel. 29-08-57 y 29-19-11.

APIZACO.—Al Sanatorio del Dr. Antonio Ramírez Salado, en Av. Hidalgo No. 13, Tel. 22.

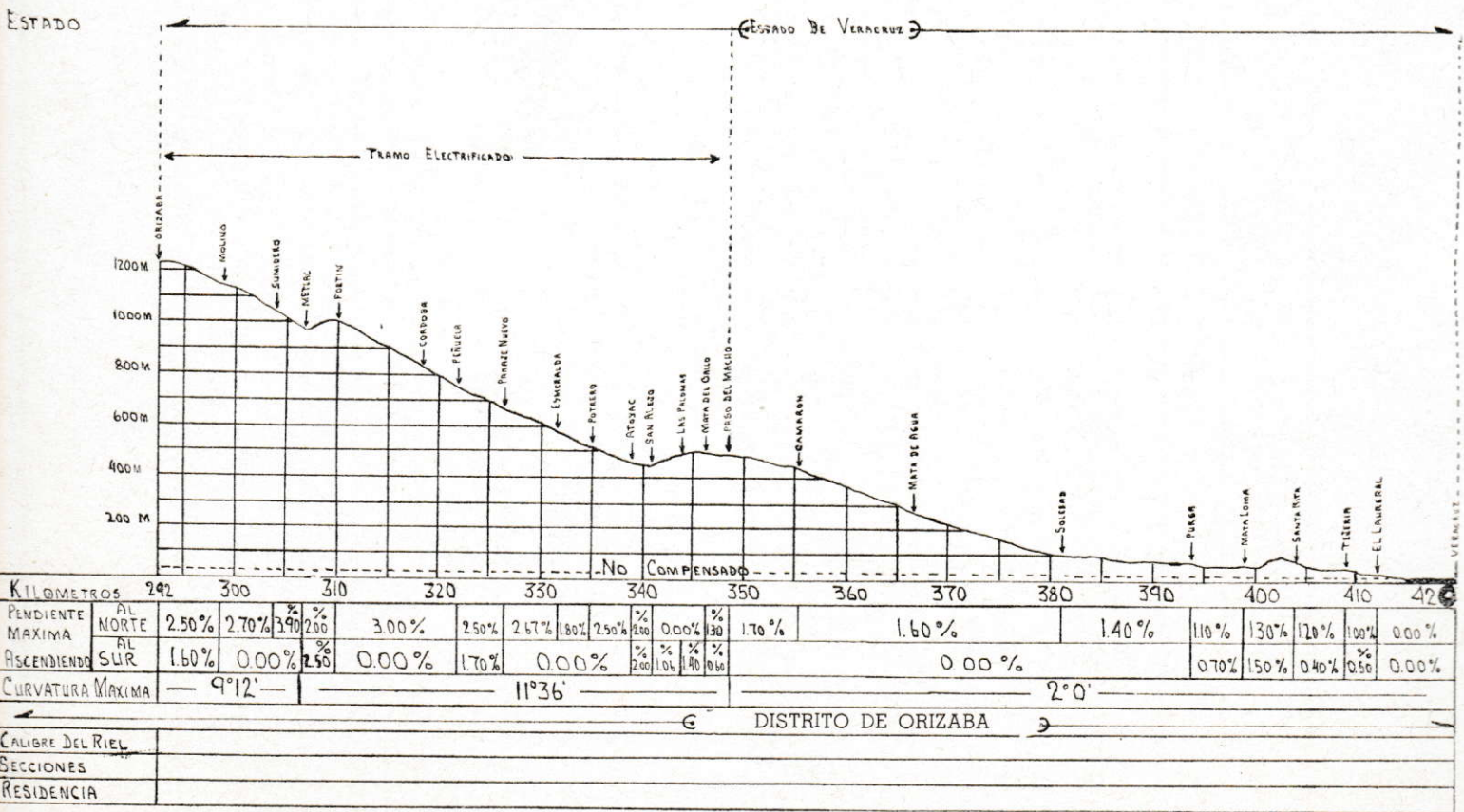
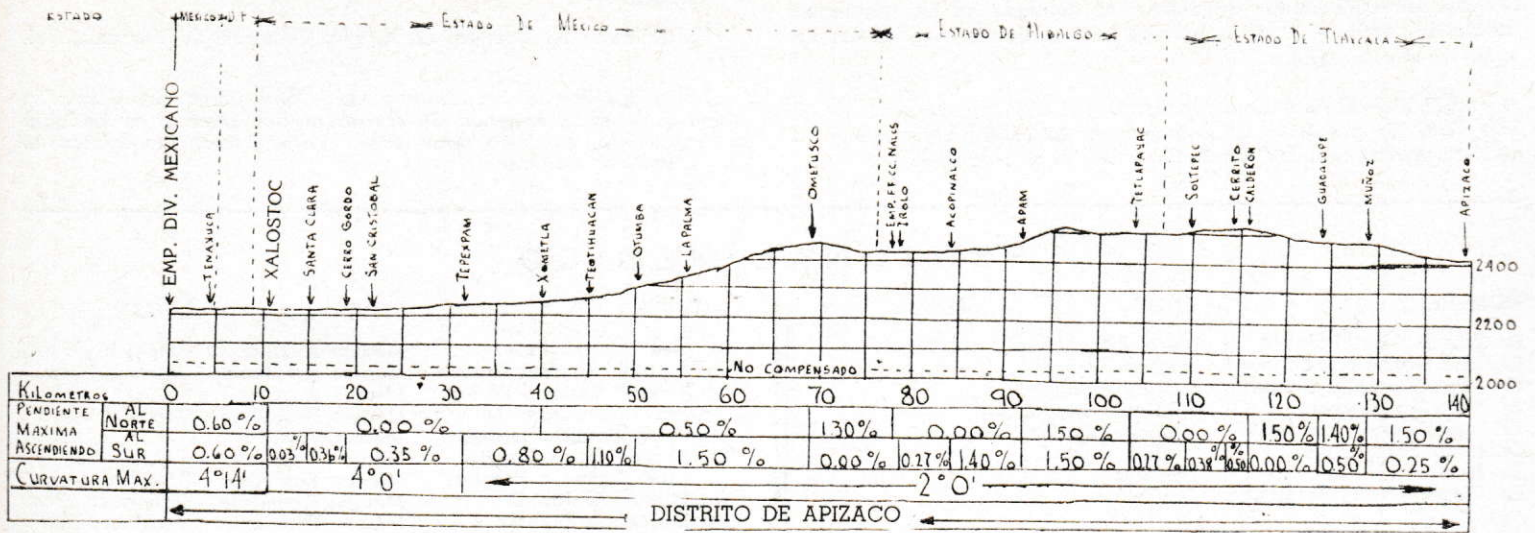
ORIZABA.—

VERACRUZ.—Al Hospital de la Cía. Terminal de Veracruz, Tel. 29-74.

BOTIQUINES.—Se recuerda a los Conductores de trenes la responsabilidad que tienen de conservar debidamente el botiquín de emergencia, que será refaccionado en el puesto de socorros de sus respectivas terminales.

PERSONAL MEDICO

NOMBRE	TITULO	LUGAR	NOMBRE	TITULO	LUGAR
Dr. Luis Morales Bolaños	Jefe Depto. Médico	México, D. F.	Dr. José Serrano Pérez	Médico Auxiliar	México, D. F.
Dr. Luis González Rentería	Médico Auxiliar	" " "	Dr. Antonio Ramírez Salado	Médico Residente	Apizaco, Tlax.
Dr. Jorge González Rentería	Médico Auxiliar	" " "	Dr. Vicente Serrano Pérez	Médico Auxiliar	" " "
Dr. Jesús Sotomayor	Médico Visitador	" " "	Dr. Daniel Labardini M.	Médico Residente	Orizaba, Ver.
Dr. José Antonio Lorenzo	Médico Auxiliar	" " "	Dr. Jaime Ramírez Orduño	Médico Auxiliar	" " "
Dr. Jorge Fabris Luna	Médico Auxiliar	" " "	Dr. Alfredo Jones Aragón	Médico Auxiliar	" " "
Dr. Juan Luis Lozano N.	Dentista	" " "	Dr. León Espinosa Escobar	Médico Residente	Córdoba, Ver.
Dr. Genaro Marquez Zavala	Oculista	" " "	Dr. Manuel Galán C.	Médico Residente	Esperanza, Pue.
			Dr. Marcelino Fuentes B.	Médico Residente	Veracruz, Ver.



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

DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	0.12	0.24	0.36	0.48	0.60	0.72	0.84	0.96	1.08	1.20	1.32	1.44	1.56	1.68	1.80	1.92	2.04	2.16	2.28	2.40
10	0.06	0.12	0.18	0.24	0.30	0.36	0.42	0.48	0.54	0.60	0.66	0.72	0.78	0.84	0.90	0.96	1.02	1.08	1.14	1.20
15	0.04	0.08	0.12	0.16	0.20	0.24	0.28	0.32	0.36	0.40	0.44	0.48	0.52	0.56	0.60	0.64	0.68	0.72	0.76	0.80
20	0.03	0.06	0.09	0.12	0.15	0.18	0.21	0.24	0.27	0.30	0.33	0.36	0.39	0.42	0.45	0.48	0.51	0.54	0.57	0.60
25	0.02	0.04	0.06	0.08	0.10	0.12	0.14	0.16	0.18	0.20	0.22	0.24	0.26	0.28	0.30	0.32	0.34	0.36	0.38	0.40
30	0.02	0.04	0.05	0.06	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22	0.23
35	0.01	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21
40	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
45	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
50	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
55	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
60	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
65	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
70	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
75	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
80	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
85	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
90	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
95	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20
100	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20

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. 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.

GOLFO DE MEXICO

