



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

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

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

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

ING. HUMBERTO MOSCONI CASTILLO

DIRECTOR GENERAL

RAUL ALVAREZ ROSALES

SUBDIRECTOR GENERAL DE OPERACION

J. ANTONIO RIVERO GARDUÑO

GERENTE DE TRANSPORTE

MEXICO, D.F.

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES.

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

DIVISION DE MEXICO

SUBDIVISION DE HIDALGO

REGION CENTRO

HORARIO N° 9

COMIENZA A REGIR A LAS 0H. 01M. DEL MARTES
6 DE SEPTIEMBRE DE 1977.

HORA DEL MERIDIANO 90°

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

JOSE MARIA LOPEZ ESCAMILLA

GERENTE REGIONAL ZONA CENTRO

DANIEL ZUÑIGA LAGUNA

SUB GERENTE REGIONAL DE TRANSPORTE
QUERETARO, QRO.

OFICIALES DE LA DIVISION

ENRIQUE MONCADA KRAUS

JAIME GALLEGOS ESTRADA

J. FCO. FERIA MORALES

AYTES. SUPT. S.L.
VALLE DE MEXICO

FLORENTINO MONTAÑO FLORES

FRANCISCO GUTIERREZ CASTRO

PEDRO ARMANDO RODRIGUEZ DUEÑAS

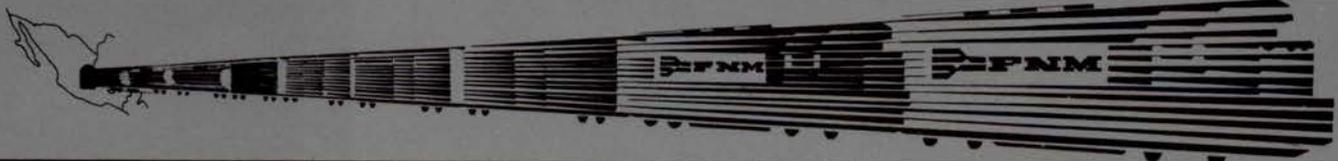
AYTES. SUPT. S.T.
VALLE DE MEXICO

ARTURO RUFINO JIMENEZ

SUPERINTENDENTE DE DIVISION

JOSE LUIS CASTAÑEDA MUÑOZ

JEFE DE DESPACHADORES
VALLE DE MEXICO



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

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

Total 2,520 Tons.
ecuacionadas

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

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE LECHERIA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCIENDENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS PASAJEROS	DISTRITO DE HONEY PRIMERA PARTE	
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE					HORARIO N° 9	
		435	275	271	61			ESTACIONES	
B - 21	0.0	S. 9.48	DEL DISTRITO DE IROLO				DN	LECHERIA (RA)	
H - 6	5.7	9.58	b 10.54	b 8.01	0.00	6	D	CARTAGENA (TC)	
H - 9	8.5	10.02	p 10.59	p 8.05				TULTEPEC (TC)	
H - 15	14.2	10.10	b 11.07	b 8.12		5		CAJIGA (JA)	
H - 19	18.8	10.16	p 11.13	p 8.17	0.04	3	D	JALTOCAN (JA)	
H - 28	28.0	10.30	p 11.26	p 8.26		7	D	XOLOX (XO)	
H - 34	33.9	10.38	b 11.34	b 8.31	0.60	4	D	PAULA (PF)	
H - 37	36.5	...	b 11.38	b 8.34		4		MAQUIXCO	
H - 39	38.7	10.45	b 11.42	b 8.37				TEMASCALAPA	
H - 41	40.8	10.52	LI. 11.44	p 8.42		2	DN	EMPALME EL REY (RY)	
H - 42	41.4	...	H.M.	...	0.76	6		CONEXION VIA "HA" OCOTITLAN	
H - 46	45.5	...	b 8.47	...				TEZONTEPEC (ON)	
H - 50	49.4	11.02	p 8.52	...	1.08	3	D	RELINAS (AS)	
H - 54	53.9	11.12	p 8.57	...		5	DN	SAN AGUSTIN (A)	
H - 61	60.2	11.25	S. 15.42x62	p 9.07	1.20			EMPALME DIST. IROLO CONEXION VIA "HB" TEPA (PA)	
H - 67	66.3	11.45x436	LI. 15.52	p 9.16	1.30	5	D	TEPA (PA)	
H - 70	70.0	...	AL DISTRITO DE LA TRINIDAD	...	0.00	5		CRUCERO "F" TRANVIAS EMP. DIST. LA TRINIDAD SAN ANTONIO OZTOYUCA	
H - 72	71.5	11.57	b 9.33	...	1.88	4		PUEBLILLA	
H - 75	74.9	12.03	b 9.42	...	1.70	5	D	TECAJETE ANIMAS (AW)	
H - 80	79.8	12.13	p 9.50	...		7		SAN VICENTE	
H - 83	82.9	12.18	b 9.55	...	1.50			SOMORRIEL (WM)	
H - 87	86.6	12.24	p 10.01	...	1.00	4	D	SAN JOAQUIN	
H - 91	91.0	12.33	b 10.08	...		7		LAS LAJAS	
H - 98	97.5	12.43	b 10.17x436	...	0.00	7		LOS ROMEROS	
H - 105	104.2	12.53	b 10.29	...		11		OTLIMULCO	
H - 109	108.7	...	b 10.36	...	0.20			EMP. DIST. BERISTAIN	
H - 114	113.4	LI. 13.13	LI. 10.43	...					
		435	275	271	61	HORARIO N° 9			
		CARGA DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO				

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", con las siguientes excepciones: 1).- Nos. 276 y 62 son superiores a No. 275.
2).- No. 270 es superior a Nos. 269 y 279.
3).- No. 280 es superior a No. 269.

LA SEGUNDA PARTE DE ESTE DISTRITO EN LA PAGINA 6

DISTRITO DE HONEY PRIMERA PARTE	HORARIO N° 9	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		GANADO REGISTRO "Y"
			PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE	ESCAPES	OTRAS	
			276	272	62	436			
DN	LECHERIA (RA)	10	0.26	LI. 14.57	LI. 16.57	LI. 13.38		PATIO	GRY
D	CARTAGENA TULTEPEC (TC)	7	0.22	b 14.49	b 16.52	13.30		NO HAY	
D	CAJIGA (JA)	4		p 14.45	p 16.48	13.26		45	
D	JALTOCAN (XO)	11	0.00	b 14.36	b 16.41	13.17		NO HAY	
D	XOLOX (PF)	7		p 14.31	p 16.37	13.12		45	
D	PAULA (PF)	6	0.60	p 14.18	p 16.28	13.00		35 - 22	
D	MAQUIXCO TEMASCALAPA	7		b 14.09	b 16.21	12.52		11	
DN	EMPALME EL REY (RY)	2	0.00	b 14.05	b 16.18	...		NO HAY	
D	CONEXION VIA "HA" OCOTITLAN	10	0.13	b 14.01	b 16.15	12.45		37	
D	TEZONTEPEC (ON)	5		S. 13.58	p 16.12	12.42		NO HAY	RY
D	RELINAS (AS)	7	0.25	H.M.	...	...		VER INSTRUCCIONES ESPECIALES	
DN	SAN AGUSTIN (A)	7		LI. 11.55	p 16.12	12.42		NO HAY	
D	EMPALME DIST. IROLO CONEXION VIA "HB" TEPA (PA)	7		...	...	...		NO HAY	
D	CRUCERO "F" TRANVIAS EMP. DIST. LA TRINIDAD SAN ANTONIO OZTOYUCA	7	0.00	S. 11.45x435	p 15.59	12.29		36	
D	PUEBLILLA	5		...	p 15.53	12.23		15 - 4	
D	TECAJETE ANIMAS (AW)	6		...	p 15.45	12.15		PATIO 48 - 49	R
D	SAN VICENTE SOMORRIEL (WM)	9	0.60	...	p 15.34	11.55x435		PATIO 31 - 60	RY
D	SAN JOAQUIN	5	1.58	...	p 15.31	11.30x435		NO HAY	
D	LAS LAJAS LOS ROMEROS OTLIMULCO	9	1.82	...	...	...		NO HAY	
D	EMP. DIST. BERISTAIN	15	2.07	...	...	...		NO HAY	
HORARIO N° 9				276	272	62	436		
				MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", con las siguientes excepciones: 1).- Nos. 276 y 62 son superiores a No. 275.
2).- No. 270 es superior a Nos. 269 y 279.
3).- No. 280 es superior a No. 269.

El perfil de este Distrito en la página 7

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE LECHERIA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS PASAJEROS	DISTRITO DE PACHUCA	
		PRIMERA CLASE						HORARIO N° 9
		275	271	277				
H - 41	40.8	DEL DISTRITO DE LA TRINIDAD	H. M. S. 11.47	DEL DISTRITO DE LA TRINIDAD	0.60	16	DN EMPALME EL REY (RY)	
HA - 1	41.6		b 11.53				CONEXION VIA "H" 0.8 3.7	
HA - 5	45.3		p 12.12				19 DE MARZO	
HA - 19	59.2						13.9 TELLEZ (ZG)	
	65.5						6.3 CONEXION VIA "HC"	
HC - 15	65.9		H. M. S. 16.28				0.4 LA SOLEDAD (SO)	
HC - 16	66.0						0.1 EMPALME DIST. PACHUCA	
HC - 18	68.6		b 16.33				2.6 LAS COLONIAS	
HC - 19	69.9		b 16.36				1.3 CADENA	
HC - 25	75.4						5.5 CONEXION VIA "AB"	
	75.7		0.3 EMPALME DIVN. QUERETARO					
HC - 26	76.5	LI. 16.45 H. M.	0.8 PACHUCA (W)					
		275	271	277			HORARIO N° 9	
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO				

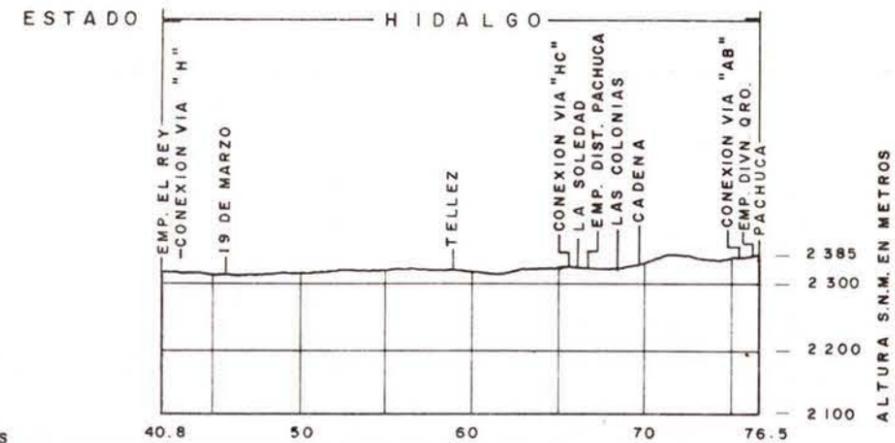
Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que No. 278 es superior a No. 277

NOTAS:

- 1).- Trenes del Distrito de Tetepango de la División Querétaro, están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Pachuca, entre Empalme Divn. Querétaro y Pachuca, bajo protección de abanderados.
- 2).- Trenes del Distrito de La Trinidad están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Pachuca, en La Soledad, para encontrar o librar trenes, bajo protección de abanderados.
- 3).- Trenes del Distrito de Pachuca quedan autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de La Trinidad, en La Soledad, para encontrar o librar trenes, bajo protección de abanderados.
- 4).- Cuando no haya servicio telegráfico en Empalme El Rey, tren No. 271 del Distrito de Honey, queda autorizado para asumir el itinerario del mismo número en el Distrito de Pachuca, sin boleta de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- 5).- Cuando no haya servicio telegráfico en La Soledad, trenes Nos. 277 y 275, procedentes del Distrito de La Trinidad, quedan autorizados para asumir los itinerarios de los mismos números, respectivamente, en el Distrito de Pachuca, sin boleta de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).

DISTRITO DE PACHUCA	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRADO "Y"
			PRIMERA CLASE				
			278	276	272		
HORARIO N° 9							
ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	ESCAPES OTRAS	
DN EMPALME EL REY (RY)	22	0.78	AL DISTRITO DE LA TRINIDAD			H. M. LI. 13.55	NO HAY
CONEXION VIA "H" 0.8 3.7			b 13.50	VER INTS. ESPECIALES			
19 DE MARZO							
D TELLEZ (ZG)	8	0.15			p 13.32	5	
CONEXION VIA "HC" 13.9 6.3				VER INTS. ESPECIALES			
LA SOLEDAD (SO)			H. M. LI. 8.25	H. M. LI. 11.05	p 13.22	NO HAY	
EMPALME DIST. PACHUCA	13	0.21					
2.6 LAS COLONIAS			b 8.22	b 11.02	b 13.17	NO HAY	
1.3 CADENA			b 8.19	b 10.59	b 13.14	NO HAY	
CONEXION VIA "AB" 5.5							
0.3 EMPALME DIVN. QUERETARO							
0.8 PACHUCA (W)			S. 8.10 H. M.	S. 10.50 H. M.	S. 13.05 H. M.	PATIO BCGR	
HORARIO N° 9			278	276	272		
			MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que No. 278 es superior a No. 277



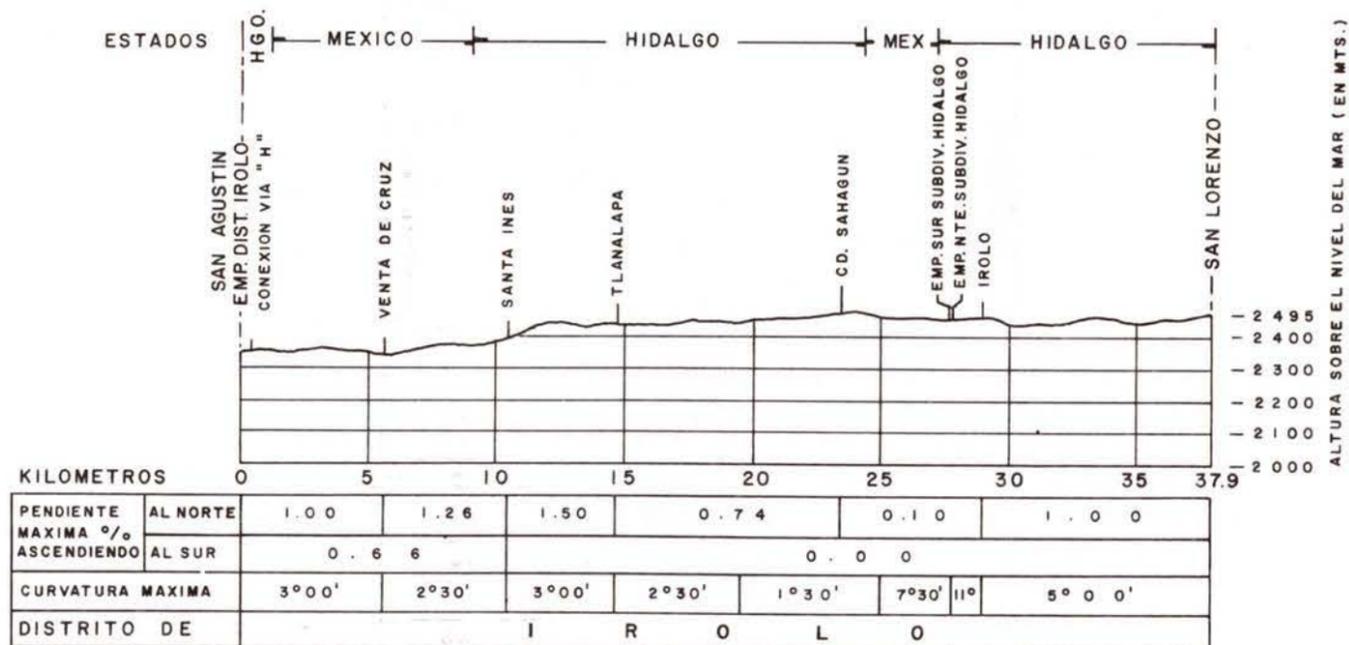
PENDIENTE MAXIMA % ASCENDIENDO	KILOMETROS					
	AL NORTE	40.8	50	60	70	76.5
AL SUR		0.60	0.23	0.78	0.21	1.15
CURVATURA MAXIMA		1° 00'	4° 00'	2° 17'		
DISTRITO DE	PACHUCA					

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. IROLO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE IROLO		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	REGISTRO "Y"
		PRIMERA CLASE		ESTACIONES		PRIMERA CLASE						
		MIXTO DIARIO	POR CIENTO			MIXTO DIARIO	ESCAPES OTRAS					
		273				HORARIO N° 9			274			
H - 61	0.2	S. 12.05			D	SAN AGUSTIN (A)			LI. 15.22	PATIO 48-49	R	
H - 61A	0.0		1.00	4		EMPALME DIST. IROLO	6				Y	
	0.2					CONEXION VIA "H"		0.66				
HB - 5	5.0	b 12.17				VENTA DE CRUZ			b 15.10	VER INST. ESPECIALES	Y	
HB - 11	10.3	b 12.26	1.26	7		SANTA INES	11		b 15.02	NO HAY		
HB - 15	14.4	p 12.34	1.50			TLANALAPA			p 14.55	44		
HB - 24	23.3	p 12.46	0.74	6	D	CIUDAD SAHAGUN (RM)	10		p 14.43	VER NOTA N° 3		
	26.8					EMP. SUR SUBDIVISION HIDALGO						
	26.9		0.10	4		EMP. NORTE SUBDIVISION HIDALGO	5	0.00				
HB - 28	28.0	p 12.55			D	IROLO (R)			p 14.32	45		
V - 102	37.9	LI. 13.10 H.M.	1.00	7	DN	SAN LORENZO (SN)	11		S. 14.17 H.M.	PATIO	RY	
		273				HORARIO N° 9			274			
		MIXTO DIARIO							MIXTO DIARIO			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

- Trenes del Distrito de Irolo deben moverse, protegidos por medio de abanderados, entre Empalme Dist. Irolo y San Agustín.
- Cuando no haya servicio telegráfico en San Agustín, tren No. 276 del Distrito de Honey queda autorizado para asumir el itinerario No. 273 en el Distrito de Irolo, sin boleto de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- Los ferrocarriles están facultados a utilizar para encuentros o pasada de trenes, en Ciudad Sahagún, la vía de operaciones de la Cía. Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril.
- Los trenes de este Distrito transitan sobre la vía principal de la División de Mexicano en una extensión de 62.60 mts., entre los Empalmes Norte y Sur Subdivisión Hidalgo. Todos los trenes deben detenerse antes de invadir el punto físico de libramiento de ambas vías principales, protegiendo el paso por medio de abanderados. Los trenes de la División del Mexicano tienen preferencia.

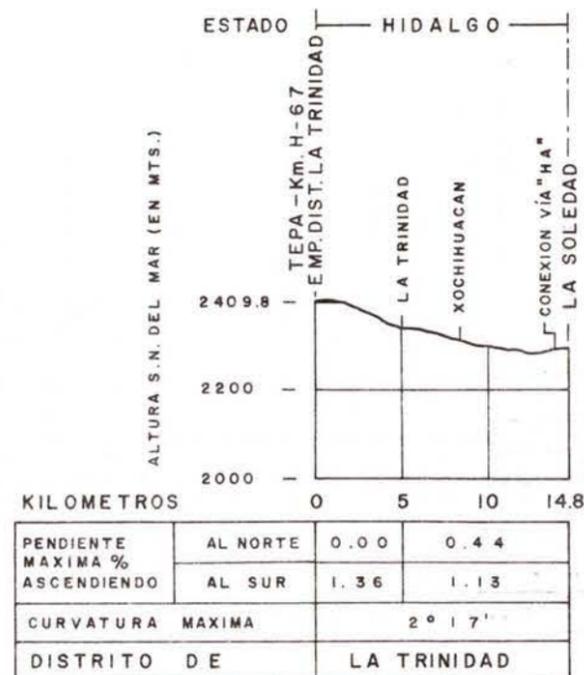


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. LA TRINIDAD KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE LA TRINIDAD		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	REGISTRO "Y"
		PRIMERA CLASE		ESTACIONES	PRIMERA CLASE								
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO		MIXTO DIARIO		MIXTO DIARIO						
		275	277			HORARIO N° 9			278	276			
H - 67	0.2	S. 16.02	S. 9.35			TEPA (PA)			LI. 8.50	LI. 11.30	PATIO 31-60	RY	
H-67-A	0.0	16.02	9.35	0.00	6	EMP. DIST. LA TRINIDAD	7	1.36	8.50	11.30			
HC - 5	5.0	b 16.11	b 9.44			LA TRINIDAD			b 8.43	b 11.23	3		
HC - 9	8.6	b 16.17	b 9.50			XOCHIHUACAN			b 8.37	b 11.17	NO HAY		
	14.4			0.44	11	CONEXION VIA "HA"	13	1.13			PATIO 5	RY	
HC - 15	14.8	LI. 16.25 H.M.	LI. 9.58 H.M.			LA SOLEDAD (SO)			S. 8.28 H.M.	S. 11.08 H.M.			
		275	277			HORARIO N° 9			278	276			
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO						MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que No. 278 es superior a No. 277.

NOTAS:

- Trenes del Distrito de la Trinidad, deben moverse protegidos por medio de abanderados, entre Emp. Dist. La Trinidad y Tepa.
- Trenes del Distrito de la Trinidad, quedan autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Pachuca, en La Soledad, para encontrar o librar trenes, protegiéndose por medio de abanderados.
- Trenes del Distrito de Pachuca, están autorizados para usar la vía principal del Distrito de la Trinidad, en La Soledad, para encontrar o librar trenes, protegiéndose por medio de abanderados.
- Cuando no haya servicio telegráfico en Tepa, los trenes que deban salir como Nos. 277 y 275, quedan autorizados para asumir los itinerarios respectivos en el Distrito de La Trinidad, sin boleto de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- Cuando no haya servicio telegráfico en La Soledad, trenes Nos. 276 y 278 procedentes del Distrito de Pachuca, quedan autorizados para asumir los itinerarios de los mismos números, respectivamente, en el Distrito de La Trinidad, sin boleto de despacho, siempre que la señal de órdenes esté exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).

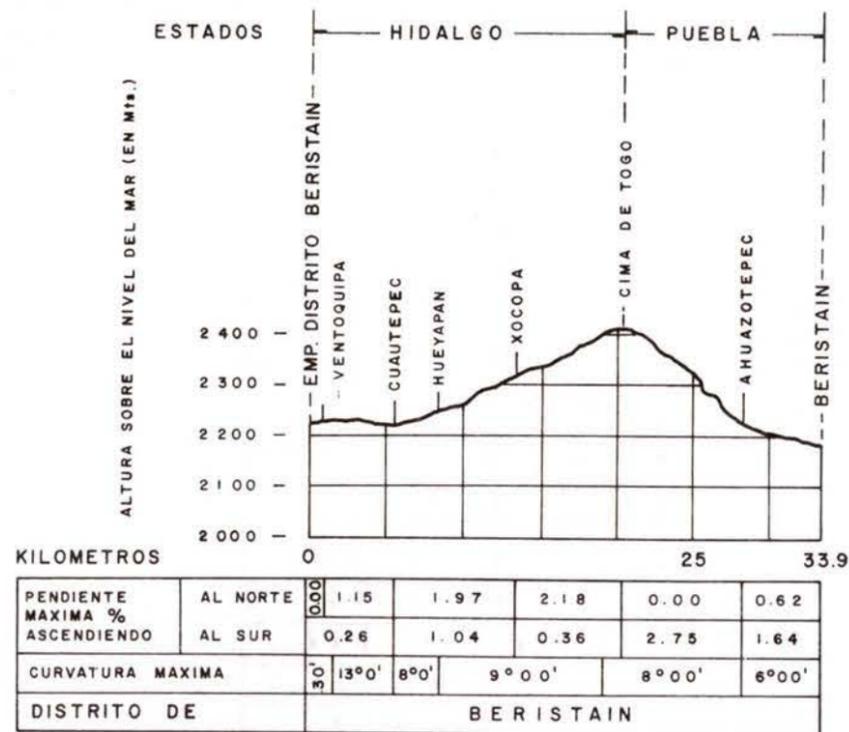


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. BERISTAIN KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE BERISTAIN				RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO "Y"	
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° 9		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	ESTACIONES		ESCAPES			OTRAS
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	POR CIENTO	PASAJEROS	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	ESCAPES	OTRAS	"Y"				
H-114	0.0	S. 13.13	S. 10.43	0.00	6	EMP. DIST. BERISTAIN	8	0.26	L. 14.06	L. 9.31	PATIO					
HD-1	0.3	13.20	10.44			VENTOQUIPA (VA)			14.05	9.30	13-52				BCRY	
HD-6	5.6	13.40x62	11.01	1.15		CUAUTEPEC (GU)			13.40x435	9.05						
HD-9	8.4		11.05	1.97	9	HUEYAPAN			13.35						NO HAY	
HD-14	13.5	13.55	11.12			XOCOPIA			13.28	8.52					12	
HD-21	20.3	14.07	11.21	2.18	8	CIMA DE TOGO			13.17	8.40					VER INST. ESPECIALES	
HD-29	28.6	14.22	11.36	0.00	10	AHUAZOTEPEC (AC)			12.57	8.20					12 PATIO	
HD-34	33.9	14.32	11.44	0.62	6	BERISTAIN (BN)			12.44	8.10					12-9 GRY	
		435	61	HORARIO N° 9				62	436							
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO					PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO							

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

- 1).- Trenes del distrito de Honey deben moverse bajo protección de abanderados entre Emp. Dist. Beristain y Ventoquipa.
- 2).- Cuando no haya servicio telegráfico en Beristain, los trenes Nos. 62 y 436 quedan autorizados para asumir su respectivo itinerario sin boleto de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- 3).- Nos. 61 y 435 del distrito de Honey, quedan autorizados en Emp. Dist. Beristain, para asumir su respectivo itinerario sin boleto de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 4).- Trenes SUR del Distrito de Beristain confrontarán en la columna de "Observaciones" del registro de trenes de Ventoquipa, la llegada a, o la salida de Emp. Dist. Beristain, de los trenes que les afecten en el Distrito de Honey.

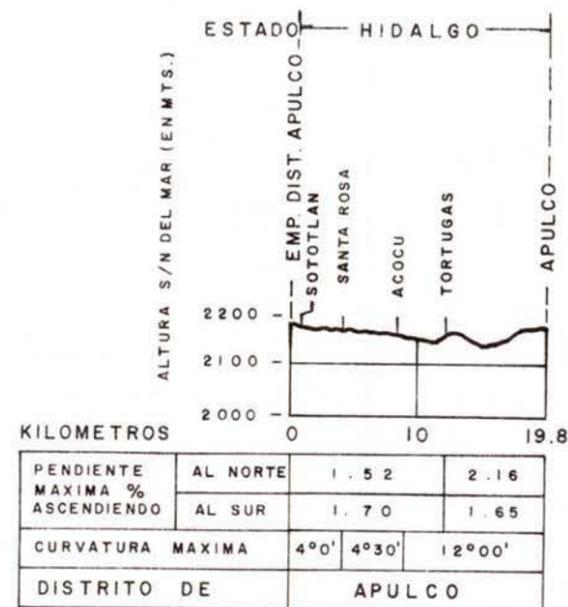


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. APULCO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE APULCO				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO "Y"				
		PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° 9		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PRIMERA CLASE	ESTACIONES			ESCAPES	OTRAS		
		CARGA DIARIO	POR CIENTO	PASAJEROS	MIXTO DIARIO	POR CIENTO	PASAJEROS	MIXTO DIARIO	CARGA DIARIO			ESCAPES	OTRAS	"Y"	
H-129	0.0	S. 14.33				EMPALME DIST. APULCO			L. 8.11						R
HE-1	0.1	b 14.33				SOTOTLAN			b 8.11						NO HAY
HE-5	4.2	b 14.40	1.52	14		SANTA ROSA			b 8.05						NO HAY
HE-9	8.4	b 14.47				ACOCUL			b 7.58						NO HAY
HE-13	12.1	p 14.53				TORTUGAS (GS)			p 7.52						6 PATIO
HE-20	19.8	L. 15.08	2.16	8		APULCO (AK)			S. 7.40						4-4 GRY
		269	HORARIO N° 9				270								
		MIXTO DIARIO					MIXTO DIARIO								

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

- 1).- Tren No. 269 procedente del Distrito de Honey, queda autorizado en Empalme Dist. Apulco, para asumir el itinerario del mismo número sin boleto de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- 2).- Cuando no haya servicio telegráfico en Apulco, el tren que deba salir como No. 270 queda autorizado para asumir su itinerario sin boleto de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).



INSTRUCCIONES GENERALES

- 1).-LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES, designándolas a la derecha o a la izquierda de la vía principal, se ha hecho tomando como base el orden de progresión -- del kilometraje.
- 2).-LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, ASI COMO LOS EXTRAS -- CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", -- que no deban parar en estaciones, ya sea que corran a tiempo o que tengan órdenes de tren para correr tarde, -- deben desarrollar la velocidad conveniente para evitar el tener que pararse en estaciones para esperar el tiempo de salida.
- 3).-LOS TRENES REGULARES Y LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que corran retrasados, deben hacer el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES" si las circunstancias lo permiten, para correr a tiempo. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- 4).-TRENES REGULARES CORRIENDO A TIEMPO, que deban -- hacer parada en estaciones intermedias donde sólo tengan tiempo de salida, deben emplear el correspondiente "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES", ya que la diferencia entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es para ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones pero los trenes regulares de pasajeros no deben llegar al lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., con anticipación mayor de cinco (5) minutos aún cuando el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES", se los permita. Estas disposiciones son aplicables a trenes extras de pasajeros autorizados conforme al ejemplo (3) de la forma -- "G".
- 5).-MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, TRENES DE PASAJEROS, -- MIXTOS Y DE CARGA COMPUESTOS TÓTALMENTE CON UNIDADES DE ARRASTRE EQUIPADAS CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES" para trenes de pasajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- 6).-TRENES REGULARES DE PASAJEROS Y MIXTOS QUE EN UNA -- ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLEGADA Y SALIDA, no deberán llegar a, ni salir del lugar donde dejan y toman pasaje express, etc., antes del tiempo marcado para su llegada o salida, respectivamente.
- 7).-CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan marcado tiempo muerto en alguna estación, corran retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario, excepto donde se destina dicho tiempo para tomar alimentos, SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS, y comunicándolo previamente al Despachador; sin embargo, no saldrán antes de la hora de salida anunciada al público en el pizarrón.
- 8).-CUANDO UN TREN NO PUEDA INICIAR SU MARCHA A LA HORA QUE TENGA FIJADA PARA ELLO, o bien continuarla si se ha detenido en tránsito, el Conductor o el Maquinista debe comunicarse inmediatamente con el Despachador, informándole la causa de la demora y la hora probable en que -- puedan salir o reanudar su marcha.
- 9).-CUANDO SE LLEGUE A UN PUNTO DE ENCUENTRO O LIBRAMIENTO y el tren que se espera no 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 telegrafón.
- 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 asegurarlos 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 fueron 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. (Regla 165).
TIPO "C".-- Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Guarda=Cruceros. Los trenes deben -- aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del Guarda=Crucero. Si faltara éste, protegerán su -- paso sobre el crucero por medio de un miembro de la 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 o -- brar en consecuencia. Los trenes que se muevan por la vía -- que no tiene preferencia, harán parada efectiva antes de -- pasar el crucero y si no hay tren a la vista por la vía -- que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta -- o disco para colocarlo en la posición de obstruir la vía -- que tiene preferencia: después de pasar su tren, establecerá dicha puerta o disco a su posición normal.

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

TIPO "G".-- Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, protegidos por semáforos de acción electro=automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma.

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

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

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

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 omite dicha señal, el Conductor hará uso de la válvula de emergencia.

26).- LIBRAMIENTO FISICO EN LAS INSTALACIONES DEL CAMINO. Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete -- que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.), hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y ganado, puentes de estructura superior, tomas de combustible, edificios, puertas, viaductos, señales fijas, muy -- especialmente las de los Sistemas C.T.C., y en general en todos aquellos lugares en donde puedan dañar las instalaciones. Igual práctica debe observarse cuando se manejen -- grúas, martinets o palas mecánicas.

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

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

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

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

29).- CARACTERISTICAS Y USO DEL CAMBIO "TRES EN UNO". El cambio "TRES EN UNO" puede ser operado manual o -- automáticamente. La operación manual es idéntica a la de -- los cambios rígidos ordinarios. La operación automática se

efectúa al paso de los trenes por medio de un mecanismo, de -- tal manera que los trenes pueden salir del escape o vía secundaria "pasando" las agujas, es decir, aún cuando éstas -- se encuentren cerradas, las cejas de las ruedas pueden -- abrirlas sin dañar la estructura del cambio. De diez a doce -- segundos, aproximadamente, después de que las últimas -- ruedas han accionado las agujas, éstas retornarán automáticamente a su posición normal.

Cuando un tren que ha salido de la vía secundaria tenga que retroceder por la vía principal, el encargado del cambio de -- be cerciorarse de que las agujas han vuelto a su posición -- normal, antes de dar señales para retroceder.

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

Cuando al estar haciendo movimiento, o por cualquier otra -- causa, los trenes se detengan sobre las agujas de los cambios "TRES EN UNO", procedentes de vías distintas a aquellas a las cuales estén normalmente alineados, y tengan que retroceder, antes de hacerlo debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder, restableciendo -- 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 los tramos en que -- no tengan señalado tonelaje, salvo instrucciones expresadas del Superintendente de División.

I.- CUANDO UNA LOCOMOTORA no pueda remolcar el tonelaje -- que le marca la tabla, dese aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.L., por medio de un telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando la reducción que se efectuó.

II.- CUANDO POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA sea necesario -- independizar un motor de tracción a las locomotoras, deberán correr a su terminal con máquina sola o con cabús, -- conservando en su recorrido un 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 lastima -- do gravemente algún empleado o pasajero, debe darse -- aviso inmediatamente al Superintendente de la División y a la Subgerencia de Administración atención personal Ayudante -- Médica. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico -- del IMSS., más inmediato, a la brevedad posible.

III).- CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, 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, déjesele 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 Ayudante Médica.

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

VIII).- SE RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE, que en casos de -- accidentes personales, se rijan de acuerdo con las disposiciones que contiene el Reglamento de Seguridad. En caso -- de levantar algún lesionado, cuidese de no provocarle movimientos bruscos que pudieran completarlo o causar una fractura, luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

- 1...- RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS. En las oficinas telegráficas de Apulco, Beristáin, El Rey, Honey, Lecherfa, Pachuca, San Lorenzo, Tepa, Tulancingo y Ventoquipa.
- 2...- LIBROS DE BOLETINES. En las oficinas telegráficas de Buenavista, Valle de México, Apulco, Beristáin, Lecherfa, Pachuca, San Lorenzo y Ventoquipa.
- 3...- GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS. En concordancia con la regla 103-A, los trenes que manejen esta clase de equipo, no deben exceder velocidad de TREINTA Y CINCO kilómetros por hora en tangentes, reduciéndola convenientemente en curvas.
- 4...- ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.
 Distrito de Honey: Lecherfa, Xólox, San Agustín, Tepa, Somorriél y Tulancingo.
 Distrito de Beristáin: Ahuazotepec, Cima de Togo y Ventoquipa.
 Distrito de Pachuca: La Soledad.
 Distrito de La Trinidad: La Soledad.
 Distrito de Irolo: San Agustín e Irolo.
 Para trenes del distrito de Honey es también estación de completar y reducir tonelaje, Ventoquipa.
- 5...- TRENES DOBLES. La máquina ayudadora, en trenes de carga, se colocará atrás de la máquina de tranco.
- 6...- CONEXION ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS.
 No. 61 con número 278 en Tepa y con No. 279 en Ventoquipa.
 No. 277 con número 61 en Tepa.
 No. 62 con número 269 en Ventoquipa y con No. 274 en San Agustín.
- 7...- UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO.
 LECHERIA: Sobre el distrito de Honey en Kilóm. H-25.0
 SAN AGUSTIN: En el distrito de Honey, al sur en Kilóm. H-58+551 y al norte, en Kilóm. H-61+946, En el distrito de Irolo, al norte en Kilómetro HB-1+587.
 SAN LORENZO: Al sur, sobre el distrito de Irolo, en Kilóm. HB-34+050; al norte, sobre el distrito de Otumba de la división Puebla en Kilóm. V-93.0, al sur, sobre el distrito de Teacoac de la división Puebla en Kilóm. V-109.0, y al sur, sobre el distrito de SAN MARTIN de la división Puebla, en Kilóm. VB-2.0
 IROLO: Sobre división México por lado sur en Kilóm. HB-22 y por lado norte en Kilóm. HB-30+500.
 PACHUCA: Al sur, sobre el distrito de Pachuca, en Kilóm. HA-24.0; sobre el distrito de La Trinidad en Kilóm. HC-14.0; y sobre el distrito de Tetepango de la división Querétaro en Kilóm. AB-65.0.
 TEPA: En el distrito de Honey al sur, en Kilóm. H-65+200; al norte en Kilóm. H-67+445; -- sobre el distrito de La Trinidad al norte en Kilóm. HC-1.0
 VENTOQUIPA: En el distrito de Honey al sur en Kilóm. H-113+452 al norte en Kilóm. H-114+470. En el distrito de Beristáin al norte en Kilóm. HD-1+449.
 BERISTAIN: Al sur en Kilóm. HD-33+800.
 TULANCINGO: Al norte en Kilóm. H-122+800, al sur en Kilóm. H-120+824.
 HONEY: Al sur en Kilóm. H-149+200.

- APULCO: Al sur, en Kilóm. HE-18+692.
- 8...- HORAS DE SERVICIO DE TRIPULACIONES DE PATIO.
 a).- Lecherfa contínuo.
 b).- En Buenavista y Valle de México contínuo.
 c).- En Pachuca diario excepto domingos y festivos, de 5h30m a 20h30m, y domingos y festivos de -- de 10h00m a 18h00m.
 - 9...- CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y" GRIEGAS EN UNIDADES DE 18 METROS.
 APULCO 5
 BERISTAIN 6
 CIMA DE TOGO 5
 HONEY 5
 TEPA 11
 VENTA DE CRUZ 1
 TULANCINGO 5
 SOMORRIEL 2
 - 10...- PARADAS PARA LA INSPECCION DE LOS TRENES DE CARGA.
 Los trenes de carga deberán hacer una parada cada 50 Kilómetros aproximadamente, para que el personal trenista lleve a cabo la inspección prescrita por el reglamento de transportes en sus reglas 366 y 395, a menos que antes y dentro del tramo correspondiente hayan hecho la parada y efectuado la inspección, en cuyo caso deberá tomarse como base el Kilómetro donde se dió cumplimiento a esta disposición, para calcular la distancia de la próxima parada con el mismo objeto. Estas paradas no deberán hacerse entre estaciones.
 - 11...- EMBARCADEROS.
 La capacidad de los corrales es la siguiente:
 a).- APULCO 400 reses
 b).- BERISTAIN 400 reses
 - 12...- INFORMES DE LADEROS.
 En concordancia con la regla 365 del reglamento de transportes y del artículo 214 del boletín general de transportes, los informes de "LADEROS" deben ser rendidos como sigue:
 No. 269 de Empalme Distrito Apulco a Apulco, en Apulco.
 No. 271 de Lecherfa a Pachuca, en Pachuca.
 No. 279 de Ventoquipa a Honey, en Honey.
 No. 435 de Empalme El Rey a Tepa, en Tepa.
 No. 436 de Beristáin a Tepa, en Tepa.
 No. 275 en Pachuca por este tren y por Números 276, 273 y 274.
 - 13...- INFORMES DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS (Regla 365).
 Números 435 y 436 rendirán su informe a la terminación de su viaje en el Valle de México.
 - 14...- APROVISIONAMIENTO DE AGUA A CISTERNAS, ESTACIONES Y CAMPAMENTOS.
 I...- Los lunes No. 436 mueve un tanque lleno de Xólox a Tultepec, llenando la cisterna de Jaltocán a su paso. Este tanque ya vacío lo mueve No. 435 los martes de Tultepec a Xólox.
 II...- Los lunes No. 271 mueve un tanque lleno de Xólox a Télliz, llenando a su paso las cisternas de Temascalapa y Terreros. No. 272 del mismo lunes lo mueve vacío de Télliz a Xólox.
 III...- Los lunes No. 279 mueve un tanque lleno de Ventoquipa a Anita, dejándolo abocado en la cisterna, y Núm.

280, los martes, lo mueve vacío, de Anita a Ventoquipa.

- IV.- Los jueves, No. 269 mueve un tanque lleno, de Ventoquipa a Apulco, llenando la cisterna de Tortugas, y el No. 270, los sábados, lo mueve vacío de Apulco a Ventoquipa.
- V.- Los Lunes No. 273 mueve un tanque lleno de San Agustín a San Lorenzo, llenando las cisternas del distrito de Irolo, y No. 274 el mismo lunes lo mueve vacío de San Lorenzo a San Agustín.
- VI.- Los jueves, No. 436 mueve un tanque lleno de San Agustín a Tezontepec, y No. 435 los viernes lo mueve vacío de Tezontepec a San Agustín.
- VII.- Los viernes No. 436 mueve un tanque lleno de Ventoquipa a Los Romeros, y No. 435 el mismo viernes lo mueve vacío de Los Romeros a Ventoquipa en donde lo llena y lo mueve a Beristáin dando agua en Cuauhtepac de Togo y Ahuazotepec. No. 436 los sábados lo mueve vacío de Beristáin a Ventoquipa, lo llena y lo mueve a Animas llenando las cisternas de Las Lajas, Somorriél y Animas y No. 435 el mismo sábado lo mueve vacío de Animas a Ventoquipa.
- 15.- ABASTECIMIENTO DE AGUA A LAS LOCOMOTORAS. En casos de emergencia pueden surtir los depósitos de enfriamiento de las locomotoras en Lecherfa, San Agustín, Ventoquipa, Honey, Beristáin y Apulco; pero cuando esto ocurra los maquinistas informarán por escrito al maestro mecánico y al ayudante del superintendente (S.L.), en el Valle de México.
- 16.- DISTRITO DE HONEY.
 I...- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE EXISTEN MAS DE UNA VIA AUXILIAR.
 Xólox: la vfa contigua a la principal al lado derecho
 Tezontepec: el tramo comprendido entre el cortavfa y el extremo sur del escape.
 Relinas: La primera vfa lado derecho.
 San Agustín: La primera vfa lado izquierdo.
 Tepa: la vfa No. 1 contigua a la principal al lado izquierdo.
 Somorriél: la vfa No. 1 contigua a la principal al lado derecho.
 Al encontrarse trenes del distrito de Honey en Empalme El Rey, donde no hay escape, los trenes rumbo al norte deben ocupar la vfa principal del distrito de Pachuca; pero previamente se protegerán con abanderados.
 II.- VIAS DEL PUBLICO.
 Lecherfa: la vfa de la bodega.
 Xólox: la vfa contigua a la vfa del agua.
 Tezontepec: el tramo comprendido entre el cortavfa y el extremo norte del escape.
 Relinas: la segunda vfa lado derecho.
 Tepa: la vfa de la bodega.
 Honey: la vfa de la bodega.
- III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.
 En Kilóm. H-4+787 se apoya un ladero al lado izquierdo con capacidad para 4 unidades de 18 metros cada una, propiedad de Parque Industrial de Cartagena, S.A de C.V.
 En Kilóm. H-9+214 sobre el escape de Tultepec se apoya una espuela E.N. capacidad 7 unidades, curvatura máxima 10°, propiedad de Cfa. Asfalto Industrial, S.A
 Sobre el escape de Paula se apoya espuela E.S. longitud 1643 metros curvatura máxima 10° con capacidad para 89 unidades al servicio del fraccionamiento Industrial Tizayuca, S.A.
 En Kilóm. H-115+317 conecta una espuela E.S. con capacidad de 19 unidades, propiedad de la Fábrica de -- Santiago.

- En Kilómetro H-120+920 espuela E.N. con capacidad de 7 unidades, propiedad de la empresa Arcillas de México.
- En Pejay ladero de la Cfa. Mexicana de Tubos de Albañal, S.A. con capacidad de 7 unidades.
- En Honey hay un ladero con capacidad de 7 unidades, propiedad de la empresa "Tubos de Albañal".
- IV.- La posición normal de los cambios que conecta la vfa principal de este distrito con la de los distritos de Pachuca, Irolo, La Trinidad, Beristáin y Apulco es como sigue:
 Distritos de Pachuca y Apulco Cambios TRES EN UNO, alineados hacia el distrito de Honey.
 Distrito de Irolo alineado hacia el distrito de Honey.
 Distrito de La Trinidad alineado hacia el distrito de Honey.
 Distrito de Beristáin alineado hacia el distrito de Beristáin.
 - V.- a).- Las "Y" GRIEGAS de Empalme El Rey y Empalme Distrito Irolo están formadas mediante sendas vfases de conexión que unen la vfa principal de este distrito, de Honey con las de los distritos de Pachuca e Irolo, respectivamente.
 b).- La "Y" GRIEGA de Empalme Distrito Beristáin está formada mediante una vfa de conexión que une la vfa principal del distrito de Honey con la vfa de bodega de la estación de Ventoquipa.
 - VI.- La Sub.División de Hidalgo empalma con la Sub.División terminal del Valle de México en el Kilómetro B-20+700.
 - VII.- No. 276 al aproximarse a San Agustín entrará de frente a la "Y" GRIEGA de Empalme Distrito Irolo usando el brazo norte para llegar retrocediendo a San Agustín. Este movimiento debe hacerse bajo protección de abanderado, por ocuparse la vfa principal del distrito de Honey.
 - VIII.- No. 275 sale de San Agustín retrocediendo virándose en la "Y" GRIEGA de Empalme Distrito de Irolo. Este movimiento debe hacerse bajo protección de abanderado por ocuparse la vfa principal del distrito de Honey.
 - IX.- NO LIBRA UNA PERSONA DE PIE SOBRE EL TECHO DE LOS CARROS EN EL ACUEDUCTO QUE CRUZA LA VIA EN KILOMETRO H-75+016.
 - X.- Trenes del distrito de Honey están obligados a entrar a Ventoquipa.
 - XI.- Trenes del distrito de Honey harán servicio en la estación de Ventoquipa del distrito de Beristáin; para el efecto se moverán como material rodante entre Empalme Distrito Beristáin y la estación de Ventoquipa, sujetándose a las siguientes disposiciones:
 a).- Se protegerán mediante abanderados entre Empalme Distrito Beristáin y Ventoquipa.
 b).- Se regirán por la indicación de la señal de órdenes en Ventoquipa y se registrarán como equipo del tren que manejen en el distrito de Honey.
 c).- Trenes procedentes de Lecherfa entrarán de frente y saldrán retrocediendo. Trenes procedentes de Honey entrarán retrocediendo y saldrán de frente.
 - XII.- Nos. 270 y 280 entrarán a Ventoquipa por Empalme Distrito Beristáin, colocándose en la vfa auxiliar que está detrás de la estación.
 - XIII.- Nos. 269 y 279 salen de Ventoquipa de frente por el brazo norte de la "Y" GRIEGA.
 - XIV.- De la estación de Honey al extremo de la vfa hay 150 metros.
 - 17.- DISTRITO DE PACHUCA.
 I...- DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE EXISTE MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

EMPALME EL REY: Trenes del distrito de Pachuca, están autorizados para ocupar la vía principal del distrito de Honey para encontrar o librar trenes -- protegiéndose por medio de abanderados.

II.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Kilóm. HC-20+078 conecta un ladero con capacidad para 5 carros, y sobre éste se apoyan dos espuelas-- E.N. con capacidad para 19 unidades todas estas -- vías son propiedad de Refractarios Hidalgo S.A.

III.- La posición normal del cambio TRES EN UNO que conecta las vías principales de los distritos de Honey y Pachuca, en Empalme El Rey, es alineado hacia el -- distrito de Honey.

IV.- La "Y" GRIEGA de Empalme El Rey está formada por la vía de conexión que une las vías principales de los distritos de Honey y Pachuca.

V.- La posición normal del cambio que conecta las vías principales de los distritos de Pachuca y La Trinidad, en Empalme Distrito Pachuca, es alineado al -- distrito de La Trinidad.

VI.- La "Y" GRIEGA de La Soledad está formada por una -- vía de conexión que une las vías principales de los distritos de La Trinidad y Pachuca.

VII.- Todos los trenes se virarán en la "Y" GRIEGA de Pachuca para entrar retrocediendo a la estación.

VIII.- Los Trenes de carga que lleguen a Pachuca fuera de las horas de servicio de la tripulación de patio, -- entrarán retrocediendo a la vía que esté desocupada

IX.- Hay instalado un teléfono selectivo en la oficina -- del mayordomo de la casa de máquinas en Pachuca, el cual puede utilizarse para comunicarse directamente con la oficina de despachadores de la división Querétaro en Valle de México, cuando esté cerrada la -- oficina telefónica en Pachuca.

18.- DISTRITO DE IROLO.

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

Venta de Cruz: no hay escape; úsese para encuentros o libramientos cualesquiera de los dos brazos de la "Y" GRIEGA.

Tlanalapa: El tramo comprendido entre el cortavía y el extremo norte del escape.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Tlanalapa: El tramo comprendido entre el cortavía y el extremo sur del escape.

Irolo: La segunda vía de la izquierda.

III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

Ciudad Sahagún: Todas son de propiedad particular-- la vía de operación que da acceso al patio de la -- Cfa. Constructora de carros del Ferrocarril, se -- apoya en Kilóm. HB-21.6.

IV.- La "Y" GRIEGA de Empalme Distrito de Irolo está -- formada por una vía de conexión que une las vías -- principales de los distritos de Irolo y Honey.

V.- La posición normal del cambio que conecta las vías principales de los distritos de Irolo y Honey es -- alineado al distrito de Irolo.

VI.- La posición normal de los cambios TRES EN UNO que conectan la vía principal del distrito de Irolo -- con la vía principal de la división Mexicano, es -- alineados hacia la vía principal de dicha división. Los trenes de ésta tienen preferencia de paso.

VII.- No. 273 al llegar a la "Y" GRIEGA de San Lorenzo -- se virará para entrar retrocediendo a la estación.--

VIII.- La Sub.división Hidalgo (DISTRITO DE IROLO) empalma con la división de Puebla en el kilómetro HB----- 36+164, igual a kilómetro V-99+826.

19.- DISTRITO DE LA TRINIDAD.

I.- La posición normal del cambio que une las vías principales de los distritos de Honey y La Trinidad, en Empalme Distrito La Trinidad, es alineado hacia el -- distrito de Honey.

II.- La "Y" GRIEGA de La Soledad está formada por una vía de conexión que une las vías principales de los distritos de La Trinidad y Pachuca.

III.- La posición normal del cambio que une las vías principales de los distritos de Pachuca y La Trinidad en Empalme Distrito Pachuca, es alineado hacia el -- distrito de La Trinidad.

IV.- El distrito de La Trinidad empalma con el distrito -- de Pachuca en el kilómetro HC-14+843.

20.- DISTRITO DE BERISTAIN.

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

Ventoquiqa: La vía número 1 contigua a la principal--

Cima de Togo: No hay escape; úsese para encuentros o libramientos cualquiera de los dos brazos de la "Y" -- GRIEGA.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Ventoquiqa: La vía nueva.

Beristáin: La vía de la bodega.

III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

Ahuazotepec: Espuela E.N. apoyada en el escape, capacidad 9 unidades, propiedad de Materias Primas Minerales Ahuazotepec, S.A.

IV.- La posición normal del cambio TRES EN UNO que une -- las vías principales de los distritos de Beristain y Honey, en Empalme Distrito Beristáin, es alineado -- hacia el distrito de Beristain.

V.- En Ventoquiqa hay un tanque elevado, con aceite diesel para aprovisionamiento de las locomotoras de los trenes mixtos. Otros trenes sólo se abastecerán en -- casos de emergencia.

VI.- La "Y" GRIEGA de Empalme Distrito Beristain está formada mediante una vía que une la vía principal del -- distrito de Honey, con la vía de bodega de la estación de Ventoquiqa.

21.- DISTRITO DE APULCO.

I.- VIAS DEL PUBLICO.

Tortugas, el escape.

Apulco, ambos brazos de la "Y" GRIEGA.

II.- La posición normal del cambio TRES EN UNO que une -- las vías principales de los distritos de Honey y Apulco, en Empalme Distrito Apulco, es alineado hacia -- el distrito de Honey.

III.- No. 269 a su llegada a Apulco, después de virarse, -- colocará, su equipo en la vía principal frente al -- edificio de la estación, donde permanecerá para salir al día siguiente como número 270.

IV.- El distrito de Apulco termina a 123 metros 45 Cmts. -- del brazo norte de la "Y" GRIEGA de dicho lugar.

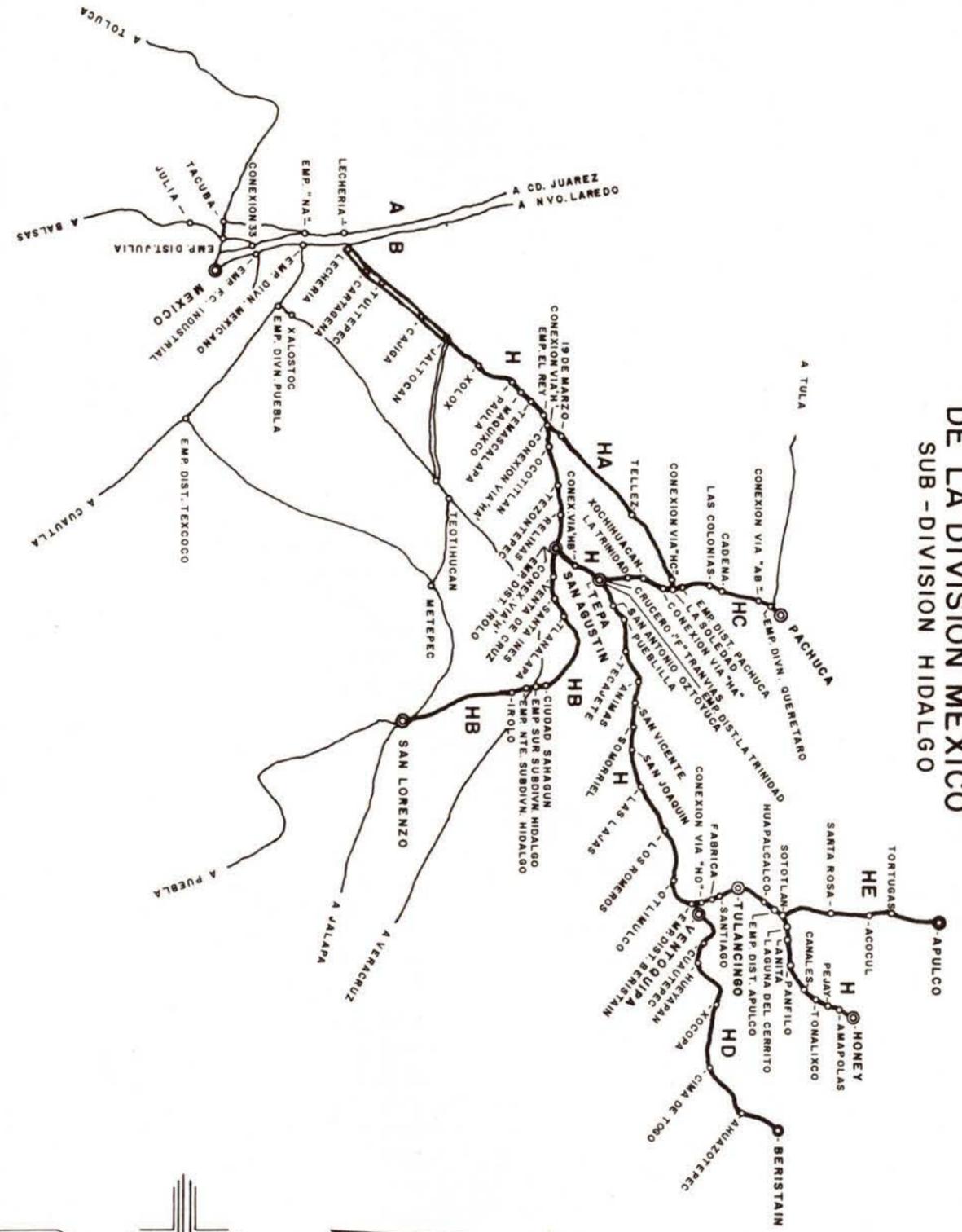
T A B L A D E V E L O C I D A D E S

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	0.12	0.24	0.36	0.48	0.60	0.72	0.84	0.96	1.08	1.20	1.32	1.44	1.56	1.68	1.80	1.92	2.04	2.16	2.28	2.40
10	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	0.03	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
35	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
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 el resultado se obtiene en la columna que corresponde a un kilómetro: 2 minutos 24 segundos.
- 3).-Un tren marcha a razón de 50 k. p. h. y se quiere saber qué distancia recorre en 12 minutos. En la columna de la extrema -- izquierda "Velocidad en k. p. h." se localiza el dato 50 k. p. h. y, siguiendo la línea horizontal hasta la columna donde se encuen-- tran los 12 minutos, se obtiene el resultado en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kms.
- 4).-Tomando ese tren que se mueve a razón de 50 k. p. h. se quiere saber en qué lapso recorrerá el tramo entre dos estaciones -- que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda "Velocidad en k. p. h." que -- muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que -- el tren empleará en recorrer la distancia indicada.
- 5).-La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber -- qué velocidad en k. p. h. habrá de desarrollarse. 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.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
CUADRO ESQUEMATICO
DE LA DIVISION MEXICO
SUB-DIVISION HIDALGO



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

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

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 se necesarian 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:

- a).-Hay que equilibrar la pendiente, o sea conservar uniforme la velocidad a valores prácticos y seguros.
- b).-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 PENDIENTES.

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 traba jo excesivo mientras estos límites sean observados con trenes formados con equipo normal.

ADVERTENCIA GENERAL
 El estricto cumplimiento de las Reglas es del todo necesario para la seguridad del público y de los Empleados, así como para la protección de los intereses de la Administración.

El ingreso al servicio o la permanencia en el, 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.



