



FNM
FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

REGION NORESTE

DIVISION MONTERREY

HORARIO No. 11

EN VIGOR A LAS 12H01M
DEL VIERNES 24 DE FEBRERO DE 1995

HORA DEL MERIDIANO 90°

ARTICULO 13 DEL REGLAMENTO DE MEDIDAS
PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

(Publicado en el Diario Oficial del 29 de noviembre de 1954)

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

*Andrés Coronado López
Magta de Comercio
1 Av. Monterrey*

*calle calcio #4522
COLONIA = VALLE INFONAVIT 5º Sector*

Lic. Luis De Pablo Serna
Director General *MONTERREY N.L.*

Ing. Romualdo Ruiz Castro
Subdirector General de Operación

Arturo Rufino Jiménez
Gerente de Transporte

MEXICO, D.F.

Epifanio Viveros Mejía
Gerente Región Noreste

Mario Martínez Gaytán
Subgerente Regional de Transporte

Superintendente de División

José Carreón Hernández
Jefe de Despachadores

MONTERREY, N.L.

DIRECTORIO

	RED PRIVADA	TEL. MEX.
Epifanio Viveros Mejía Gerente Región Noreste	338 Fax. 204	3 51 61 62
Mario Martínez Gaytán Subgerente de Transporte	321 Fax. 269	3 51 40 23
Superintendente de División	224	
José Carreón Hernández Jefe de Despachadores	Fax. 231	3 51 06 48
Ramiro Martínez Ortíz Ayudante Superintendente ST	220	
Porfirio Saavedra Noriega Ayudante Superintendente SL	398	
Hugo Pedro Barbosa Vázquez Ayudante Superintendente SL	398	

MONTERREY NL

Julián Rodríguez Torres Ayudante Superintendente S.T.	720	14 06 13
--	-----	----------

NUEVO LAREDO TAMPS.

INDICE

DIRECTORIO	2
CUADRO DE ITINERARIOS DISTRITO RINCONADA	4-5
PERFIL DISTRITO RINCONADA	6
DIAGRAMA UNIFILAR CDT DISTRITO MONTERREY	7
CARACTERISTICAS DE TRAMO CDT DISTRITO MONTERREY	8
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO MONTERREY	9
PERFIL DISTRITO MONTERREY	10
DIAGRAMA UNIFILAR CDT DISTRITO NUEVO LAREDO	11
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO NUEVO LAREDO	12-13
PERFIL DISTRITO NUEVO LAREDO	14
CARACTERISTICAS DE TRAMOS CDT DISTRITO NUEVO LAREDO	15
DIAGRAMA UNIFILAR CDT DISTRITO MATAMOROS	16
PERFIL DISTRITO MATAMOROS	17
CARACTERISTICAS DE TRAMOS CDT DISTRITO MATAMOROS	18-19
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO MATAMOROS	20-21
CUADRO DE ESTACIONES DISTRITO LOS GARCIA	22
CUADRO PATIO LINEA "BM"	23
CROQUIS DEL PATIO MONTERREY EXTREMO NORTE	24
PERFIL PATIO LINEA "BM" Y DISTRITO LOS GARCIA	25
CUADRO ESQUEMATICO DIVISION MONTERREY	26-27
INSTRUCCIONES GENERALES	28
INSTRUCCIONES ESPECIALES	32
TABLA DE VELOCIDADES	49
INSTRUCCIONES PARA ECUACIONAR TONELAJE	50
TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO	51

CUADRO DE ITINERARIOS

CUADRO DE ITINERARIOS

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BIENAVISTA	RUMBO NORTE			PENDIENTE MAX. ASCENDIENDO (%)	TIEMPO MIN ENTRE ESTACIONES (MIN)	PASAJEROS DIARIOS	DISTRITO RINCONADA	
		PRIMERA CLASE						HORARIO No. 11	
		181	71	1				ESTACIONES	
B-915	914.1	H:M s. 8:15	H:M s. 6:00	H:M s. 0:15	0.00	4	DN SALTILLO ND	3.2 ALMACENES	
B-918	917.3	8:20	6:05	0:19		6	8.1 ROJAS JR	1.2 D RAMIRO E. MARTINEZ R	
B-926	925.4	8:29	6:13	0:25		4	2.4 EMP. DIV. MONCLOVA (DISTRITO GRAL. COSS)	0.4 DN RAMOS ARIZPE AP	
B-927	926.6	...	...	...		6	6.9 SANTA MARIA	9.3 OJO CALIENTE
...	929.0	...	...	...		5	4.5 HIGUERAS	6.3 LA MARIPOSA
B-930	929.4	ll 8:35	6:18	p. 0:31		7	6.3 LA MARIPOSA	8.4 RINCONADA	
B-937	936.3		6:25	0:38		10	8.4 RINCONADA	4.8 LOS FIERROS	
B-946	945.6		6:35	0:48		15	9.1 SOLEDAD	4.3 CONEXION SUR DISTRITO LOS GARCIA	
B-951	950.1		6:41	0:54		19	10.2 ALCALI AC	5.4 DURAZNO	
B-957	956.4		6:49	1:02		4	5.4 DURAZNO	13.0 LEONA KI	
B-965	964.8		7:01	1:13		11	13.0 LEONA KI	9.2 CONEX. PATIO CARGA	
B-970	969.6		...	...		10	9.2 CONEX. PATIO CARGA	0.9 DN MONTERREY PASS KN
B-979	978.7		7:16	1:29		4	0.9 DN MONTERREY PASS KN	3.6 MONTERREY CARGA (PATIO) DS MY	
B-983	983.0		...	...			
B-994	993.2		7:37	1:49		1.03			
B-999	998.6		7:42	1:54					
B-1012	1011.6		7:55	2:06					
B-1021	1020.8		...	...		0.00		
B-1022	1021.7	ll 8:10	ll 2:20						
M-524	1025.3								

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BIENAVISTA	RUMBO SUR			PENDIENTE MAX. ASCENDIENDO (%)	TIEMPO MIN ENTRE ESTACIONES (MIN)	PASAJEROS DIARIOS	DISTRITO RINCONADA	
		PRIMERA CLASE						HORARIO No. 11	
		2	72	182				ESTACIONES	
DN SALTILLO ND	6	2.00	LL 2:35	LL 22:00	LL 18:55				
3.2 ALMACENES	9	1.90	2:27	21:55	18:50	95	82	T.Y	
8.1 ROJAS JR	5	1.7	2:18	21:47	18:41	31	20	T	
1.2 D RAMIRO E. MARTINEZ R	10	1.83	p. 2:11	21:42	s. 18:35	138	2 FS	T	
2.4 EMP. DIV. MONCLOVA (DISTRITO GRAL. COSS)	13	1.45	2:01	21:35		32	5 FS	T	
0.4 DN RAMOS ARIZPE AP	15	1.66	1:49	21:25		82	4 FS	T	
6.9 SANTA MARIA	18	1.87	1:41	21:19		90	...	T	
9.3 OJO CALIENTE	9	2.00	1:29	21:11		31	...	T	
4.5 HIGUERAS	12		1:13	21:00		89	8 EN	T	
6.3 LA MARIPOSA	21	1.45	...	...		NO HAY	...	T
8.4 RINCONADA	6		0:35	20:23		86	8 EN	T	
4.8 LOS FIERROS	16	1.29	0:30	20:18		86	9 EN	T	
9.1 SOLEDAD	12		0:16	20:05		134	28	T	
4.3 CONEXION SUR DISTRITO LOS GARCIA	5		s. 0:01	s. 19:50				T	
10.2 ALCALI AC								T	
5.4 DURAZNO								T	
13.0 LEONA KI								T	
9.2 CONEX. PATIO CARGA								T	
0.9 DN MONTERREY PASS KN								T	
3.6 MONTERREY CARGA (PATIO) DS MY								T	

Trenes sur procedentes del distrito Los García, quedan autorizados en Conexión sur Distrito Los García para entrar con su misma identidad, sin recibir boleta CTC-1 (Excepción a la Regla 272) rigiéndose por la indicación de la señal IC-15-1.

EL PERFIL DE ESTE DISTRITO EN LA PAGINA 6

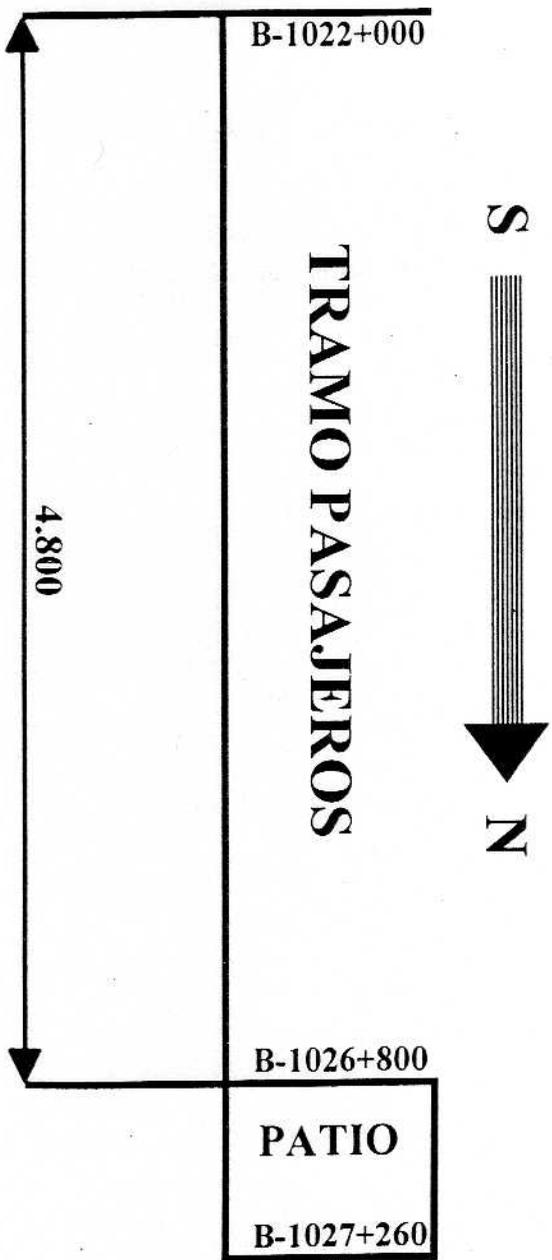
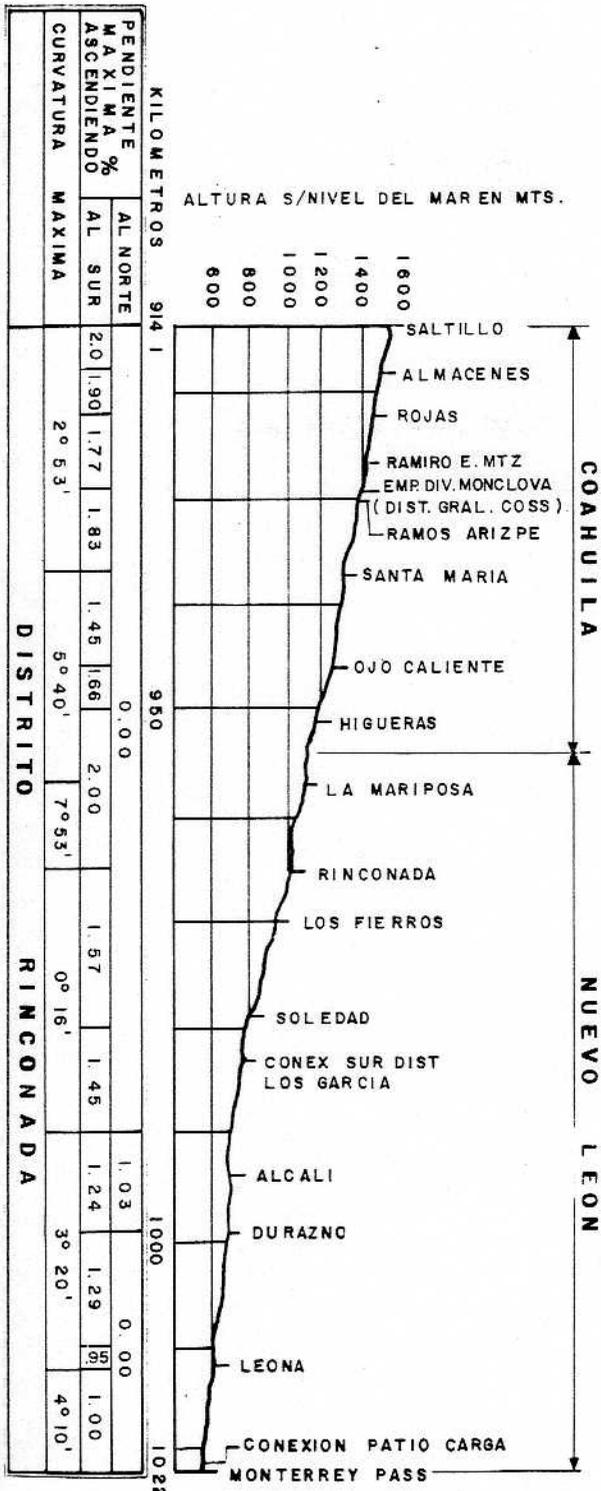


DIAGRAMA UNIFILAR CDT
DISTRITO MONTERREY

RUMBO NORTE

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAPACIDAD VIAS A.U.
				PASS	CGA		ESCAPE	OTRAS
PASAJEROS	B-1022+000	B-1026+800	4.800	5	6	NO HAY

RUMBO SUR

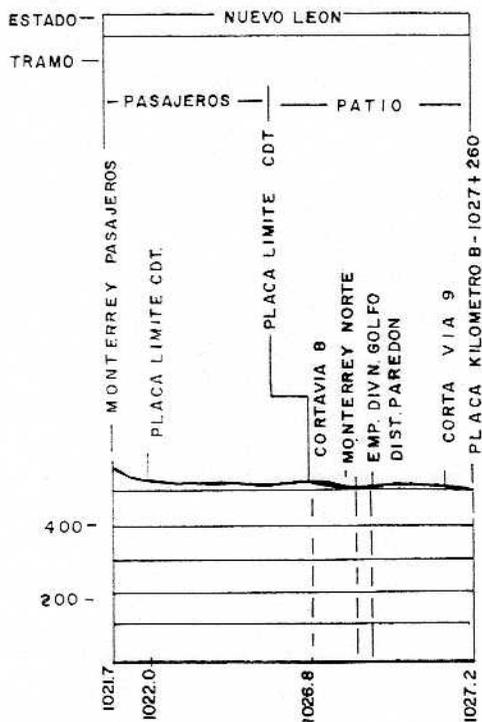
PASAJEROS	B-1026+800	B-1022+000	4.800	5	6	NO HAY
-----------	------------	------------	-------	---	---	--------

CUADRO DE ESTACIONES

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KMS	RUMBO NORTE				RUMBO SUR				
		TIEMPOS Y PARADAS DE TRENES DE PASAJEROS				TIEMPOS Y PARADAS DE TRENES DE PASAJEROS				
		EQ. No. 141	EQ. No. 175	EQ. No. 171	EQ. No. 1	EQ. No. 142	EQ. No. 172	EQ. No. 176	EQ. No. 2	
B-1022	1021.7	HEM s. 10:30	HEM s. 8:10	HEM s. 8:00	HEM s. 2:50	HEM L.L. 16:00	HEM L.L. 18:40	HEM L.L. 18:50	HEM L.L. 23:30	R.T.
B-1022	1022.0	...	...	...	...	...	...	...	...
B-1027	1026.8	...	...	...	...	...	...	...	...
B-1027	1027.0	...	...	...	...	...	...	...	...
B-1027	1027.0	...	...	...	...	...	...	...	...
B-1028	1027.1	HEM 10:41	LJ 8:17	HEM 8:10	HEM 3:00	HEM 15:49	HEM 18:33	HEM s. 18:43	HEM 23:20	PATIO
B-1028A	1027.2	LJ 10:45	LJ 8:10	HEM ...	HEM ...	HEM s. 15:45	HEM s. 18:33	HEM ...	HEM ...	
B-1028B	1027.2	...	...	HEM L.L. 3:01	HEM L.L. 3:01	HEM ...	HEM ...	HEM s. 23:19	HEM s. 23:19	



PERFIL DISTRITO MONTERREY

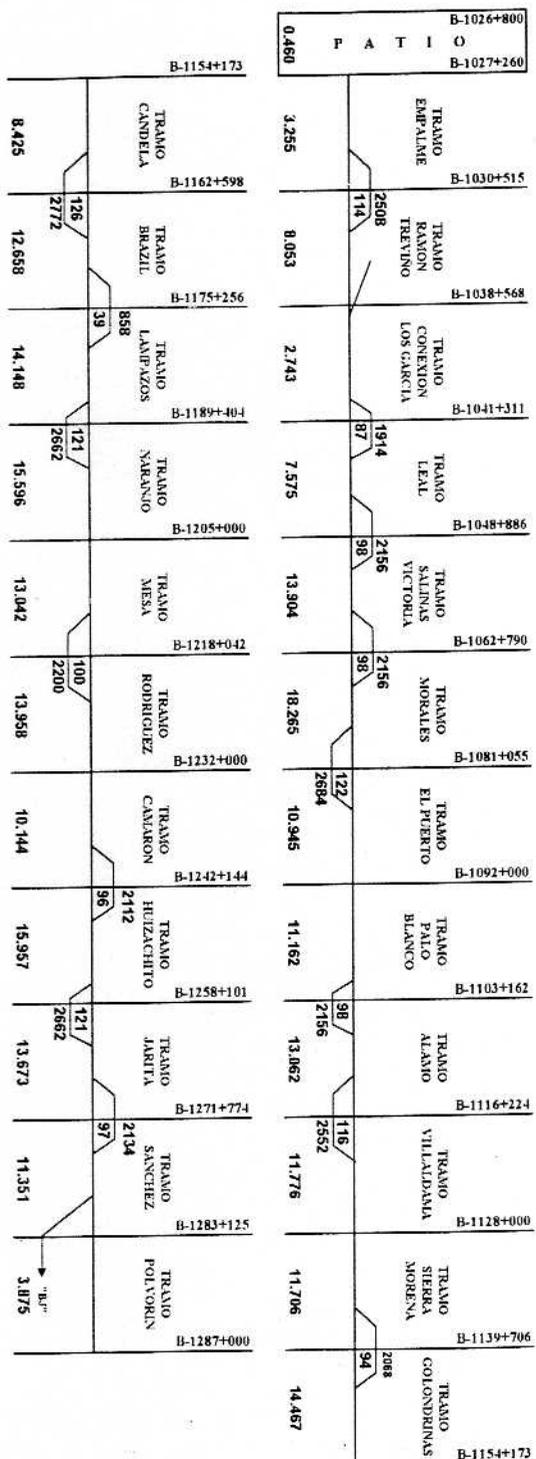


KILOMETROS	
PENDIENTE AL NORTE	0.0
MAXIMA % AL SUR	0.90
ASCENDIENDO	1° 30'
CURVATURA MAXIMA	

DISTRITO MONTERREY

Dib. Gris. L.S.

DIAGRAMA UNIFILAR CDT DISTRITO NUEVO LAREDO



CUADRO DE ESTACIONES

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA	RUMBO NORTE		DISTRITO NUEVO LAREDO
		TIEMPOS Y PARADAS		
		EQ. No.1		
		KMS	PASS DIARIO	
HORARIO No. 11 ESTACIONES				
B-1028	1027.2	s.	3:00	PLACA KM B-1027+260 3.9
B-1032	1031.2	b.	3:07	RAMON TREVIÑO 4.8
B-1036	1036.0	b.	...	TOPO 2.3
B-1039	1038.3	p.	3:14	CONEX. NTE. DIST. LOS GARCIA 3.3
B-1042	1041.6	b.	3:17	LEAL 8.4
B-1050	1050.0		3:24	CONEX. DIST. SALINAS VICTORIA 4.9
B-1055	1054.9	p.	3:28	SALINAS VICTORIA SA 9.1
B-1064	1064.0	b.	3:37	MORALES 18.4
B-1083	1082.4	b.	4:02	EL PUERTO 9.6
B-1092	1092.0		...	PALO BLANCO 11.6
B-1104	1103.6	b.	4:21	ALAMO 12.2
B-1116	1115.8	p.	4:32	VILLALDAMA MX 5.5
B-1122	1121.3	b.	4:38	BUSTAMANTE 6.7
B-1128	1128.0		...	SIERRA MORENA 13.3
B-1142	1141.3	b.	4:56	GOLONDRINAS 13.3
B-1155	1154.6	b.	5:08	CANDELA 9.4
B-1164	1164.0	b.	5:17	BRAZIL 11.6
B-1176	1175.6	p.	5:29	LAMPAZOS 15.2
B-1191	1190.8	b (*)	5:41	NARANJO 14.2
B-1205	1205.0		...	MESA 15.2
B-1221	1220.2	p.	6:07	RODRIGUEZ RW 1.3
B-1222	1221.5	p.	6:10	ANAHUAC RO 10.5
B-1232	1232.0		...	CAMARON 11.2
B-1244	1243.2	b.	6:31	HUIZACHITO 17.4
B-1261	1260.6	p.	6:45	JARITA 12.2
B-1273	1272.8	b.	6:57	SANCHEZ 3.9
B-1277	1276.7	b.	...	SECCION SANCHEZ 6.4
B-1284	1283.1		7:09	CONEX. SUR N. LAREDO CGA 3.9
B-1287	1287.0		...	PLACA LIMITE CDT 1.3
B-1289	1288.3		...	CONEX. NTE. N. LAREDO CGA 1.7
B-1290	1290.0	LI.	7:20	NUEVO LAREDO PASS Z 1.5
BJ-9	1291.5		...	NUEVO LAREDO CGA YD

(*) LA PARADA DE NARANJO SE EFECTUARA EN KM B-1190+440

CUADRO DE ESTACIONES

DISTRITO NUEVO LAREDO	RUMBO SUR		CAPACIDAD VIAS AUX. (UNIDADES DE 22 MTS.)	LOCALIZACION DEL ESCAPE		AGUA BASCULA COMBUST. GANADO MESA GIRATORIA REGISTRO TELEFONICO
	TIEMPOS Y PARAD					
	EQ. No.2					
	PASS DIARIO	ESCAPE		OTRAS	D.		I.
HORARIO No. 11 ESTACIONES						
PLACA KM B-1027+260	LI.	23:20	...	...
RAMON TREVIÑO	b.	23:13	114	...		
TOPO	b.	...	NO HAY			
CONEX. NTE. DIST. LOS GARCIA	p.	23:03	NO HAY			
LEAL	b.	23:00	87			
CONEX. DIST. SALINAS VICTORIA		22:53	98			
SALINAS VICTORIA SA	p.	22:49	98	14EN		
MORALES	b.	22:39	98	2EN		
EL PUERTO	b.	22:17	122	7ES		
PALO BLANCO		...	NO HAY			
ALAMO	b.	21:57	98			
VILLALDAMA MX	p.	21:47	116	138		
BUSTAMANTE	b.	21:40	NO HAY			
SIERRA MORENA		...	NO HAY			
GOLONDRINAS	b.	21:20	94			
CANDELA	b.	21:08	NO HAY			
BRAZIL	b.	20:58	126			
LAMPAZOS	p.	20:48	39	38		
NARANJO	b (*)	20:34	121			
MESA		...	NO HAY			
RODRIGUEZ RW	p.	20:09	100	18		Y
ANAHUAC RO	p.	20:04	21			
CAMARON		...	NO HAY			
HUIZACHITO	b.	19:42	96			
JARITA	p.	19:28	121	5EN		
SANCHEZ	b.	19:17	97			
SECCION SANCHEZ	b.	...	NO HAY			
CONEX. SUR N. LAREDO CGA		19:05	...			
PLACA LIMITE CDT		...	...	
CONEX. NTE. N. LAREDO CGA		...	PATIO			Y
NUEVO LAREDO PASS Z	s.	18:55	PATIO			R, T
NUEVO LAREDO CGA YD		...	PATIO			B, C, G, T Y, R

(*) LA PARADA DE NARANJO SE EFECTUARA EN KM B-1190+440

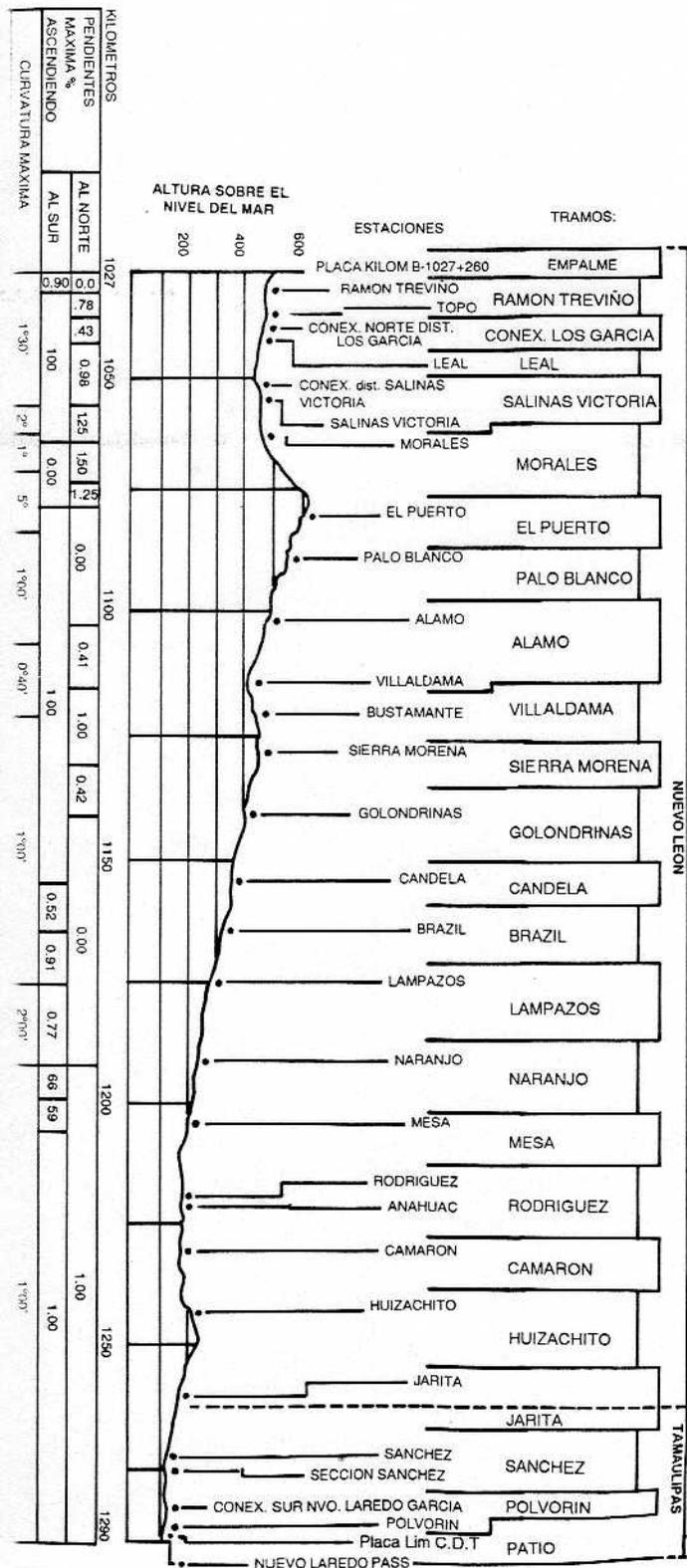
TRAMOS CDT DISTRITO NUEVO LAREDO

RUMBO NORTE

TRAMO	INICIA	TERMINA	LONGITUD (KMS.)	CARACTERISTICAS DE OPERACION		
				TIEMPO MINIMO (MINUTOS)	CAPACIDAD DE 22 METROS	
				PASS	CGA	ESCAPE
EMPALME	B-1027+260	B-1030+515	3.255	4	5	NO HAY
RAMON TREVIÑO	B-1030+515	B-1038+568	8.053	6	9	114
CONEX. LOS GARCIA	B-1038+568	B-1041+311	2.743	2	3	NO HAY
LEAL	B-1041+311	B-1048+886	7.575	6	7	87
SALINAS VICTORIA	B-1048+886	B-1062+790	13.904	11	14	98
MORALES	B-1062+790	B-1081+055	18.265	14	21	98
EL PUERTO	B-1081+055	B-1092+000	10.945	8	11	122
PALO BLANCO	B-1092+000	B-1103+162	11.162	8	11	NO HAY
ALAMO	B-1103+162	B-1116+224	13.062	9	13	98
VILLALDAMA	B-1116+224	B-1128+000	11.776	9	13	116
SIERRA MORENA	B-1128+000	B-1139+706	11.706	8	11	NO HAY
GOLONDRINAS	B-1139+706	B-1154+173	14.467	10	13	94
CANDELA	B-1154+173	B-1162+598	8.425	6	9	NO HAY
BRAZIL	B-1162+598	B-1175+256	12.658	8	11	126
LAMPAZOS	B-1175+256	B-1189+404	14.148	10	13	39
NARANJO	B-1189+404	B-1205+000	15.596	11	14	121
MESA	B-1205+000	B-1218+042	13.042	9	11	NO HAY
RODRIGUEZ	B-1218+042	B-1232+000	13.958	11	14	100
CAMARON	B-1232+000	B-1242+144	10.144	8	10	NO HAY
HUIZACHITO	B-1242+144	B-1258+101	15.957	10	13	96
JARITA	B-1258+101	B-1271+774	13.673	10	13	121
SANCHEZ	B-1271+774	B-1283+125	11.351	8	10	97
POLVORIN	B-1283+125	B-1287+000	3.875	4	5	NO HAY

RUMBO SUR

TRAMO	INICIA	TERMINA	LONGITUD (KMS.)	CARACTERISTICAS DE OPERACION		
				TIEMPO MINIMO (MINUTOS)	CAPACIDAD DE 22 METROS	
				PASS	CGA	ESCAPE
POLVORIN	B-1287+000	B-1283+125	3.875	4	5	NO HAY
SANCHEZ	B-1283+125	B-1271+774	11.351	8	10	97
JARITA	B-1271+774	B-1258+101	13.673	10	13	121
HUIZACHITO	B-1258+101	B-1242+144	15.957	10	13	96
CAMARON	B-1242+144	B-1232+000	10.144	8	10	NO HAY
RODRIGUEZ	B-1232+000	B-1218+042	13.958	11	14	100
MESA	B-1218+042	B-1205+000	13.042	9	11	NO HAY
NARANJO	B-1205+000	B-1189+404	15.596	11	14	121
LAMPAZOS	B-1189+404	B-1175+256	14.148	10	13	39
BRAZIL	B-1175+256	B-1162+598	12.658	8	11	126
CANDELA	B-1162+598	B-1154+173	8.425	6	9	NO HAY
GOLONDRINAS	B-1154+173	B-1139+706	14.467	10	13	94
SIERRA MORENA	B-1139+706	B-1128+000	11.706	8	11	NO HAY
VILLALDAMA	B-1128+000	B-1116+224	11.776	9	13	116
ALAMO	B-1116+224	B-1103+162	13.062	9	13	98
PALO BLANCO	B-1103+162	B-1092+000	11.162	8	11	NO HAY
EL PUERTO	B-1092+000	B-1081+055	10.945	8	11	122
MORALES	B-1081+055	B-1062+790	18.265	14	21	98
SALINAS VICTORIA	B-1062+790	B-1048+886	13.904	11	14	98
LEAL	B-1048+886	B-1041+311	7.575	6	7	87
CONEX. LOS GARCIA	B-1041+311	B-1038+568	2.743	2	3	NO HAY
RAMON TREVIÑO	B-1038+568	B-1030+515	8.053	6	9	114
EMPALME	B-1030+515	B-1027+260	3.255	4	5	NO HAY



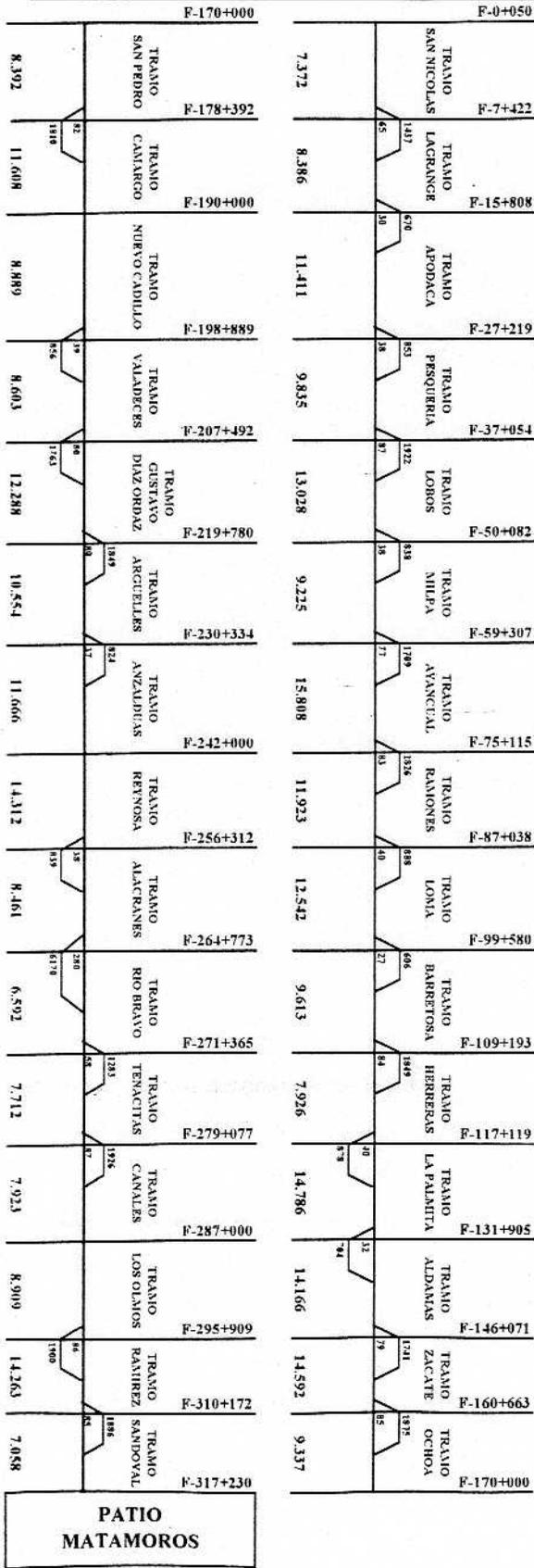
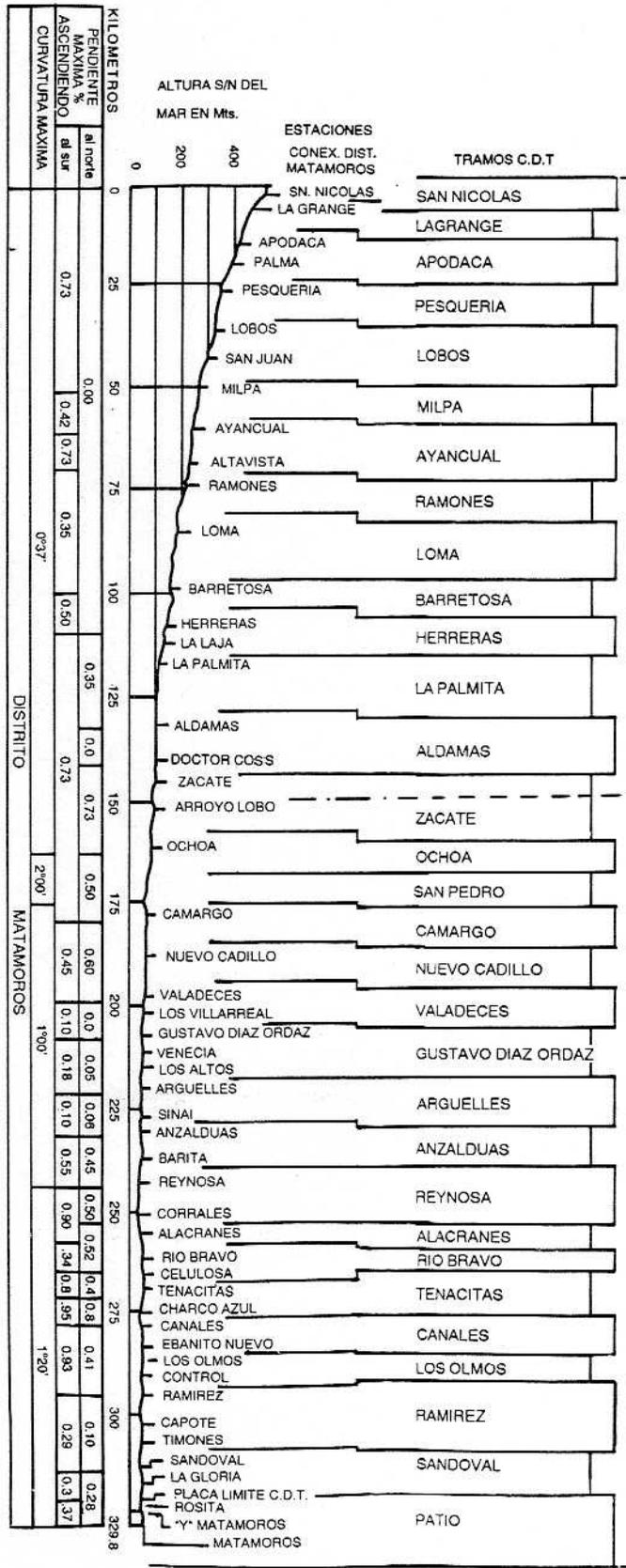


DIAGRAMA UNIFILAR CDT DISTRITO MATAMOROS



**TRAMOS CDT
DISTRITO MATAMOROS**

RUMBO NORTE

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION				
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAP. VIAS AUX. EN CARROS DE 22 METS.	
				PASS	CGA	ESCAPE	OTRAS
SAN NICOLAS	F- 0+050	F- 7+422	7.372	8	12	NO HAY	40ES
LAGRANGE	F- 7+422	F- 15+808	8.386	7	9	65	
APODACA	F- 15+808	F- 27+219	11.411	8	11	30	12
PESQUERIA	F- 27+219	F- 37+054	9.835	7	10	38	
LOBOS	F- 37+054	F- 50+082	13.028	9	13	87	
MILPA	F- 50+082	F- 59+307	9.225	7	9	38	
AYANCUAL	F- 59+307	F- 75+115	15.808	11	15	77	
RAMONES	F- 75+115	F- 87+038	11.923	9	12	83	
LOMA	F- 87+038	F- 99+580	12.542	9	13	40	
BARRETOSA	F- 99+580	F-109+193	9.613	7	10	27	
HERRERAS	F-109+193	F-117+119	7.926	6	9	84	
LA PALMITA	F-117+119	F-131+905	14.786	10	14	40	
ALDAMAS	F-131+905	F-146+071	14.166	12	17	32	18
ZACATE	F-146+071	F-160+663	14.592	11	14	79	
OCHOA	F-160+663	F-170+000	9.337	7	10	85	
SAN PEDRO	F-170+000	F-178+392	8.392	6	8	NO HAY	
CAMARGO	F-178+392	F-190+000	11.608	8	12	82	31
NUEVO CADILLO	F-190+000	F-198+889	8.889	6	9	NO HAY	
VALADECES	F-198+889	F-207+492	8.603	7	9	39	
GUSTAVO DIAZ ORDAZ	F-207+492	F-219+780	12.288	10	12	80	17
ARGUELLES	F-219+780	F-230+334	10.554	8	12	84	
ANZALDUAS	F-230+334	F-242+000	11.666	9	12	37	20
REYNOSA	F-242+000	F-256+312	14.312	11	17	NO HAY	240
ALACRANES	F-256+312	F-264+773	8.461	7	8	38	
RIO BRAVO	F-264+773	F-271+365	6.592	6	7	280	41
TENACITAS	F-271+365	F-279+077	7.712	7	9	58	
CANALES	F-279+077	F-287+000	7.923	7	10	87	
LOS OLMOS	F-287+000	F-295+909	8.909	7	12	NO HAY	
RAMIREZ	F-295+909	F-310+172	14.263	11	14	86	27
SANDOVAL	F-310+172	F-317+230	7.058	6	9	85	

**TRAMOS CDT
DISTRITO MATAMOROS**

RUMBO SUR

TRAMO	INICIA	TERMINA	CARACTERISTICAS DE OPERACION			
			LONGITUD (KMS.)	TIEMPO MINIMO (MINUTOS)		CAPACIDAD V. EN CARROS DE
				PASS	CGA		ESCAPE
SANDOVAL	F-317+230	F-310+172	7.058	6	9	85
RAMIREZ	F-310+172	F-295+909	14.263	11	14	86
LOS OLMOS	F-295+909	F-287+000	8.909	7	12	NO HAY
CANALES	F-287+000	F-279+077	7.923	7	10	87
TENACITAS	F-279+077	F-271+365	7.712	7	9	58
RIO BRAVO	F-271+365	F-264+773	6.592	6	7	280
ALACRANES	F-264+773	F-256+312	8.461	7	8	38
REYNOSA	F-256+312	F-242+000	14.312	11	17	NO HAY
ANZALDUAS	F-242+000	F-230+334	11.666	9	12	37
ARGUELLES	F-230+334	F-219+780	10.554	8	12	84
GUSTAVO DIAZ ORDAZ	F-219+780	F-207+492	12.288	10	12	80
VALADECES	F-207+492	F-198+889	8.603	7	9	39
NUEVO CADILLO	F-198+889	F-190+000	8.889	6	9	NO HAY
CAMARGO	F-190+000	F-178+392	11.608	8	12	82
SAN PEDRO	F-178+392	F-170+000	8.392	6	8	NO HAY
OCHOA	F-170+000	F-160+663	9.337	7	10	85
ZACATE	F-160+663	F-146+071	14.592	11	14	79
ALDAMAS	F-146+071	F-131+905	14.166	12	17	32
LA PALMITA	F-131+905	F-117+119	14.786	10	14	40
HERRERAS	F-117+119	F-109+193	7.926	6	9	84
BARRETOSA	F-109+193	F- 99+580	9.613	7	10	27
LOMA	F- 99+580	F- 87+038	12.542	9	13	40
RAMONES	F- 87+038	F- 75+115	11.923	9	12	83
AYANCUAL	F- 75+115	F- 59+307	15.808	11	15	77
MILPA	F- 59+307	F- 50+082	9.225	7	9	38
LOBOS	F- 50+082	F- 37+054	13.028	9	13	87
PESQUERIA	F- 37+054	F- 27+219	9.835	7	10	38
APODACA	F- 27+219	F- 15+808	11.411	8	11	30
LAGRANGE	F- 15+808	F- 7+422	8.386	7	9	65
SAN NICOLAS	F- 7+422	F- 0+050	7.372	8	12	NO HAY

CUADRO DE ESTACIONES

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE CONEX. DIST. MATAMOROS	RUMBO NORTE		DISTRITO MATAMOROS	
		TIEMPOS Y PARADAS		HORARIO No. 11	
		EQ. No. 141		ESTACIONES	
		KMS	PASS DIARIO		
F-0	0.0	S.	H.M. 10:50	CONEX. DIST. MATAMOROS	
F-0	0.0			PLACA LIMITE CDT	
F-3	2.9	b.		LAS PUENTES	
F-5	4.8		10:57	SAN NICOLAS	
F-8	7.1	b.	11:02	D	LAGRANGE GC
F-18	16.0	p.	11:12	D	APODACA DA
F-22	21.1	b.			PALMA
F-28	27.4	b.	11:22		PESQUERIA
F-35	34.1	b.			FCO. VILLA
F-38	37.4	b.	11:31		LOBOS
F-44	43.8				SAN JUAN
F-51	50.7	b.	11:43		MILPA
F-51	60.9	b.	11:52		AYANCUAL
F-69	88.8	b.			ALTAVISTA
F-78	75.4	b.	12:05		RAMONES
F-88	87.2	b.	12:16		LOMA
F-101	100.1	b.	12:28		BARRETOSA
F-110	108.4	p.	12:38	D	HERRERAS RA
F-113	112.7	b.			LA LAJA
F-118	117.7	b.	12:46		LA PALMITA
F-133	132.4	b.	12:58	D	ALDAMAS RW
F-142	141.2	b.	13:08	D	DOCTOR COSS RO
F-147	146.9	p.	13:14		ZACATE
F-154	153.8	b.			ARROYO LOBO
F-163	162.4	b.	13:28		OCHOA
F-180	178.4	p.	13:43	D	CAMARGO GO
F-190	189.0	b.	13:52		NUEVO CADILLO
F-199	199.0	p.	14:01	D	VALADECES VZ
F-203	202.1	b.			LOS VILLARREAL
F-208	207.8	p.	14:11	D	GUSTAVO DIAZ ORDAZ VS
F-212	211.4	b.			VENECIA
F-215	215.0	b.			LOS ALTOS
F-221	220.7	b.	14:22		ARGUELLES
F-231	231.0	b.	14:32		ANZALDUAS
F-237	238.8				BARITA
F-244	243.4	p.	14:55	D	REYNOSA RN
F-252	252.0	b.	15:13		CORRALES
F-257	256.7	b.	15:19		ALACRANES
F-285	285.0	p.	15:40	D	RIO BRAVO CO
F-271	270.8	p.	15:48	D	CELULOSA CU
F-272	272.0	b.			TENACITAS
F-277	278.8	b.	15:55		CHARGO AZUL
F-280	280.0	p.	16:01	D	CANALES NA
F-284	283.3	b.			EBANITO NUEVO
F-287	287.0	b.	16:11		LOS OLIVOS
F-285	284.8	b.	16:20		CONTROL
F-288	287.7	p.	16:26	D	RAMIREZ ZA
F-304	303.1	b.			CAPOTE
F-308	307.3	b.			TIMONES
F-312	311.1	b.	16:38		SANDOVAL
F-317	317.0	b.			LA GLORIA
F-318	317.2				PLACA LIMITE CDT
F-319	318.8	p.	16:50	D	ROSITA RS
F-328	327.8				"Y" MATAMOROS
F-330	328.8	LI.	17:10	DN	MATAMOROS MO

NOTA: El equipo No. 141 se virará en la "Y" de Matamoros y entrará retrocediendo al anclén de pasajeros.

CUADRO DE ESTACIONES

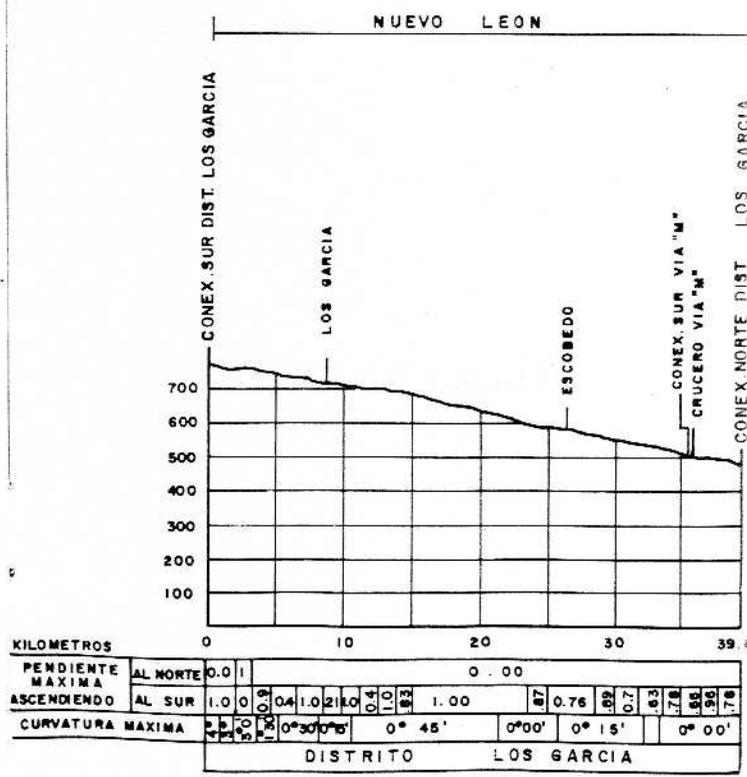
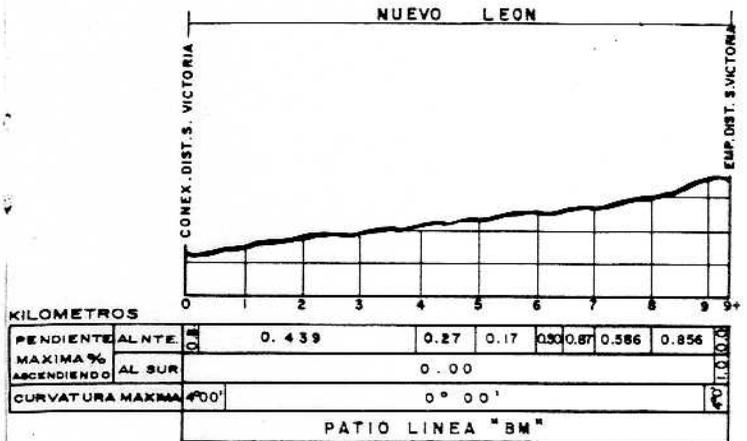
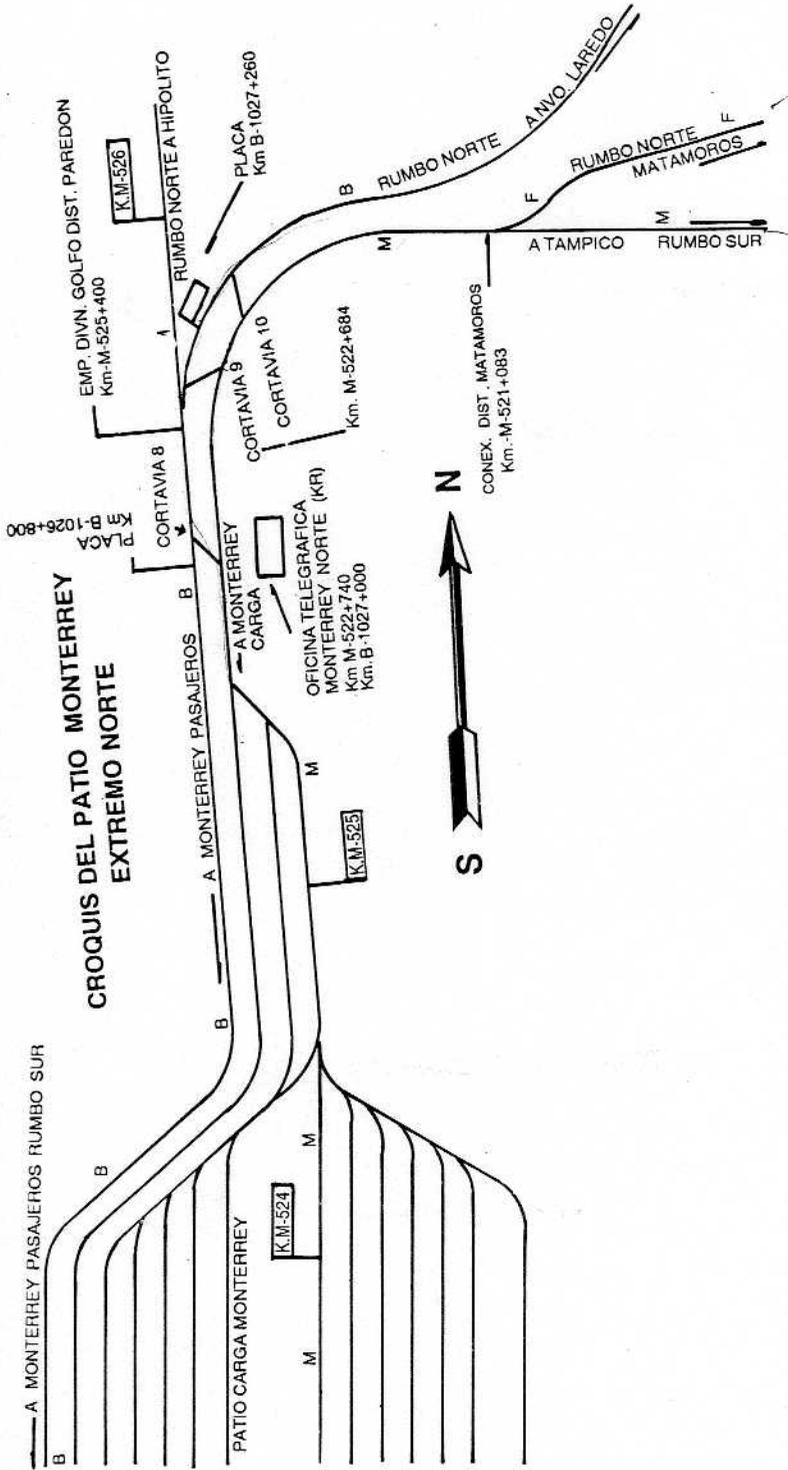
DISTRITO MATAMOROS		RUMBO SUR		CAPACIDAD VAS AUX. (UNIDADES DE 22 MTS.)	LOCALIZACION DEL ESCAPE	AGUA BASCHEA COMBUST. GASEADO	M/S CA. (GALATORIA)	REGISTRO 11111000
HORARIO No. 11		TIEMPOS Y PARADAS						
ESTACIONES		PASS DIARIO	EQ. No. 142	ESCAPE	OTRAS	D.	I.	R, T
CONEX. DIST. MATAMOROS		LI.	H.M. 15:40					R, T
PLACA LIMITE CDT								
LAS PUENTES		b.		NO HAY				
SAN NICOLAS			15:32	40EN				
D	LAGRANGE	GC	b.	15:29	65			
D	APODACA	DA	p.	15:20	30 12			
PALMA		b.		NO HAY				
PESQUERIA		b.	15:09	38				
FCO. VILLA		b.		NO HAY				
LOBOS		b.	15:00	87				
SAN JUAN				68ES				
MILPA		b.	14:48	38				
AYANCUAL		b.	14:30	77				
ALTAVISTA		b.		NO HAY				
RAMONES		b.	14:26	83				
LOMA		b.	14:15	40				
BARRETOSA		b.	14:03	27				
D	HERRERAS	RA	p.	13:54	84			G
LA LAJA		b.		NO HAY				
LA PALMITA		b.	13:45	40				
D	ALDAMAS	RW	b.	13:31	32 18			
D	DOCTOR COSS	RO	b.	13:21	NO HAY			
ZACATE		p.	13:14	79				
ARROYO LOBO		b.		NO HAY				
OCHOA		b.	12:57	85				G
D	CAMARGO	GO	p.	12:42	82 31			
NUEVO CADILLO		b.	12:32	NO HAY				
D	VALADECES	VZ	p.	12:24	39			
LOS VILLARREAL		b.		NO HAY				
D	GUSTAVO DIAZ ORDAZ	VS	p.	12:14	80 17			
VENECIA		b.		NO HAY				
LOS ALTOS		b.		NO HAY				
ARGUELLES		b.	12:02	84				
ANZALDUAS		b.	11:53	37 20				
BARITA				NO HAY				
D	REYNOSA	RN	p.	11:40	240			
CORRALES		b.	11:06	NO HAY				
ALACRANES		b.	11:00	38				
D	RIO BRAVO	CO	p.	10:50	280 41			
D	CELULOSA	CU	p.	10:37	PARTS.			
TENACITAS		b.		58				
CHARGO AZUL		b.	10:29	NO HAY				
D	CANALES	NA	p.	10:24	87			
EBANITO NUEVO		b.		NO HAY				
LOS OLIVOS		b.	10:13	NO HAY				
CONTROL		b.	10:05	NO HAY				
D	RAMIREZ	ZA	p.	10:00	86 27			
CAPOTE		b.		NO HAY				
TIMONES		b.		NO HAY				
SANDOVAL		b.	9:46	85				
LA GLORIA		b.		NO HAY				
PLACA LIMITE CDT								
D	ROSITA	RS	p.	9:35	86 298			
"Y" MATAMOROS								Y
DN	MATAMOROS	MO	s.	9:20	349			C, R, T



ESTACION	NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMPALME DISTRITO RINCONADA		RUMBO NORTE		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES (MINUTOS)	MIXTOSICGA	RUMBO SUR		CAPACIDAD DE VIAS AUX. EN UNIDADES DE 22 MTS.	LOCALIZACION DEL ESCAPE		AGUA BASCULA COMBUST. GANADO MESA ORATORIA REGISTRO TELEFONO
		KMS	D. I.	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO (PORCIENTO)	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO (PORCIENTO)			ESC	D. I.				
DISTRITO LOS GARCIA													
HORARIO No. 11 ESTACIONES													
CENTRALIZADO CONTROL DE TRAFICO													
B-983	0.0	0.0	7	1.00	7	9		95		...			T
BF-9	8.9	8.9	11	1.00	11	12		96		...			T
BF-26	25.9	25.9	9	0.00	9	10		...		...			T
BF-36	35.7	35.7						...		...			T
...	35.9	35.9						...		...			...
B-1039	39.7	39.7						...		...			T

NOTAS: 1. Trenes NORTE procedentes del Distrito RINCONADA, en conexión Sur Distrito Los García, quedan autorizados para entrar con su misma identidad sin recibir Boleta CTC-1 (Excepción a la Regla 272), de acuerdo a la indicación de la señal DA-15-1.
 2. Trenes SUR procedentes del Distrito Nuevo Laredo CDT, en Conexión Norte Distrito Los García, quedan autorizados como EXTRAS SUR sin recibir Boleta de identificación CTC-1 (Excepción a la Regla 272), de acuerdo con la indicación de la señal de aproximación BF-40.

NUMERO DE LA ESTACION		RUMBO NORTE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO (PORCIENTO)	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES (MINUTOS)	RUMBO SUR	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES (MINUTOS)	MIXTOSICGA	RUMBO NORTE		CAPACIDAD DE VIAS AUX. EN UNIDADES DE 22 MTS.	LOCALIZACION DEL ESCAPE		AGUA BASCULA COMBUST. GANADO MESA ORATORIA REGISTRO TELEFONO
KMS	D. I.							PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO (PORCIENTO)	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO (PORCIENTO)		ESC	D. I.	
PATIO LINEA "BM"													
HORARIO No. 11 ESTACIONES													
CONEX. DIST. SALINAS VICTORIA													
EMP. DIST. SALINAS VICTORIA													
B-1060	BM-0.0	0.87				1.00		...	...	...
M-646	BM-9.3							...	...	...



INSTRUCCIONES GENERALES

LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES designandolas a la derecha o a la izquierda de la via principal, se ha hecho, tomando como base el orden de progresión del kilometraje.

LOS TRENES REGULARES QUE CORRAN RETRASADOS deben hacer el tiempo mínimo entre estaciones y en Tramos CDT, si las circunstancias lo permiten, para correr a tiempo. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores.

TRENES REGULARES CORRIENDO A TIEMPO, que deban hacer parada en estaciones intermedias, donde solo tengan tiempo de salida, deben emplear el "Tiempo mínimo entre estaciones y en tramos CDT", ya que la diferencia entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es para ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones. Los trenes de pasajeros no deben llegar al lugar donde dejan y toman pasaje con anticipación mayor de CINCO minutos aún cuando el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES Y EN TRAMOS CDT" se los permita.

MAQUINAS SOLAS O CON CABOOSE, TRENES DE PASAJEROS, MIXTOS Y DE CARGA COMPUESTOS TOTALMENTE CON UNIDADES DE ARRASTRE EQUIPADAS CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES Y EN TRAMOS CDT" 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.

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

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 deben comunicarse inmediatamente con el Despachador, informándole la causa de la demora y la hora probable en que pueda reanudar su marcha.

TRENES DESCENDIENDO. Antes de iniciar su viaje, debe comprobarse que los frenos trabajen correctamente, así como el freno dinámico de las máquinas y antes de descender pendientes continuadas del uno y medio por ciento o mayores efectuarán la misma revisión.
Los conductores vigilarán que se cumpla esta disposición

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 accidentes.

CUANDO SE DEJEN CARROS, 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.

EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS que se muevan retrocediendo, solo debe viajar el garrotero de atrás así como los funcionarios u oficiales.

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.

TRENES QUE LLEGUEN A SU TERMINAL EN HORAS EN QUE NO HAY SERVICIO DE PATIO, deben entrar por la via auxiliar que encuentren expedita, siempre que no esté asignada a determinado servicio, y si su tren no cabe en una sola via, harán los cortes necesarios para dejar libre la via principal y las de operaciones.

13. CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS, deben traer consigo su equipo para el manejo de boletos.

14. MANEJO DE UNIDADES CON MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS. Para el movimiento, carga y descarga de unidades que transporten materiales y residuos peligrosos, deben observarse estrictamente las disposiciones contenidas en el reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, así como las normas respectivas, editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

15. DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros a nivel, con calles o caminos públicos, no deben obstruirse por mas de 10 (DIEZ) minutos, pero si la ejecución del trabajo requiere más de ese tiempo, deben librarse tales cruceros cada 5 (cinco) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando.

16. CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.

TIPO "A".- Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por sistema de señales C.T.C

TIPO "B" Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por señales de enclavamiento (Reg.165)

TIPO "C".-Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por guarda-crucero. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del guarda-crucero. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el crucero por medio de un integrante 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 abanderado.

TIPO "E".-Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por puerta o disco rojo de via y además lámpara con luz roja de noche, cuya posición normal es obstruyendo la vía que no tiene preferencia. Los trenes que se aproximan por la vía que tiene preferencia observarán cuidadosamente la posición de la puerta o disco, para obrar en consecuencia. Los trenes que se muevan por la vía que no tiene preferencia, harán parada efectiva antes de pasar el crucero y si no hay tren a la vista por la vía que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta o disco para colocarlo en la posición de obstruir la vía que tiene preferencia; después de pasar su tren, restablecerá dicha puerta o disco a su posición normal.

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

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

TIPO "H".-Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, anunciados al público con placas de "CUIDADO CON EL TREN" y protegidos por guarda-crucero, durante las 24 ó 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 tiene señales ni guarda-crucero.

17. CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENES DE PRECAUCION. Los maquinistas deben dar la señal 14-t al aproximarse a lugares protegidos con órdenes de precaución, para que la tripulación del tren, se prepare a cumplir con la Regla 159. En caso de que el maquinista omita dicha señal, el conductor hará uso de la válvula de emergencia.

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

LOS ALAMBRES DEL CIRCUITO DEL TELÉFONO SELECTIVO, están indicados con un triángulo de lámina, colocado en la cruzeta de los postes, bajo el aislador o aisladores correspondientes.

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 están colocadas a la derecha de los nombres de algunas estaciones, son las "llamadas" de las oficina telegráficas.

CARACTERÍSTICAS 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 estas 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, estas retornarán automáticamente a su posición normal.

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

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

Cuando al estar haciendo movimiento, o por cualquier otra causa, los trenes se detengan sobre las agujas de los cambios "TRES EN UNO", procedentes de vías distintas a aquellas a las cuales estén normalmente alineados y tengan que retroceder, antes de hacerlo debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder, restableciéndose después a su posición normal. Todo tren o máquina con o sin carros está obligado a pasar sobre estos cambios, en dirección de la punta de las agujas a una velocidad que no exceda de veinticinco (25) K.P.H. hasta que hayan pasado todas las ruedas del tren.

2. NO DEBEN OPERAR LOCOMOTORAS sobre tramos en que no tengan señalado tonelaje, salvo instrucciones expresas del superintendente de División.

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

- II). CUANDO POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA sea necesario independizar un motor de tracción a las locomotoras, deberán correr a su terminal con máquina sola o con caboose, conservando en su recorrido una velocidad de 38 K.P.H. a excepción de los trayectos que estén 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 está señalada, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

23. ACCIDENTES PERSONALES.

- I). EN CASO DE ACCIDENTES PERSONALES, queda al servicio de los trabajadores ferrocarrileros o pasajeros, todos los hospitales del IMSS; en la República Mexicana.
- II). EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediatamente al Jefe de Despachadores, Gerencia Regional, Superintendencia de División y al IMSS mas inmediato a la brevedad posible.
- III). CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, éste será enviado lo más rápidamente posible al servicio de urgencias del hospital del IMSS, mas cercano.
- IV). En caso de no poder trasladar al lesionado, déjese a cargo del Jefe de Estación mas cercano, quién debe llamar al médico del IMSS, mas próximo para que este envíe ambulancia o transporte aéreo a recogerlo.
- V). SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE POR MÉDICOS PARTICULARES aquellas operaciones quirúrgicas que sean absolutamente necesarias para protección de la vida del paciente; antes de la llegada del médico del IMSS.
- VI). LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS y resulten lesionadas por su propia culpa, deberán ponerse a cargo de los servicios médicos de emergencia.
- VII). CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del médico del IMSS; deberá darse aviso al Jefe de Despachadores, Gerencia Regional, Superintendencia de División y al IMSS.
- 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 completar o causar una fractura, luxación, etc. a fin de evitar complicaciones.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS

En las oficinas telegráficas de Saltillo, Ramos Arizpe, Monterrey Pass., Monterrey Carga, Monterrey Norte, Nuevo Laredo Pass. Nuevo Laredo Carga y Matamoros.

LIBRO DE BOLETINES

En las oficinas telegráficas de Saltillo, Monterrey Pass, Monterrey Carga, Monterrey Norte, Nuevo Laredo Carga, Nuevo Laredo Pass. y Matamoros.

GRÚAS, MARTINETES Y PALAS MECÁNICAS.

Los trenes que manejen esta clase de equipo no deben exceder velocidad de 40 (CUARENTA) K.P.H. en tangentes, ni de 25 (VEINTICINCO) K.P.H. en las curvas. Cuando se manejen grúas ORTON no excederán velocidad de 50 (CINCUENTA) K.P.H. en tangentes y de 30 (TREINTA) K.P.H. en curva.

ESTACIONES DE REDUCIR Y COMPLETAR TONELAJE

DISTRITO	ESTACIÓN
Rinconada	Soledad
Nuevo Laredo	Salinas Victoria El Puerto Villaldama
Matamoros	Herrerias Aldamas Reynosa

COLOCACIÓN DE MAQUINAS AYUDADORAS EN TRENES DE CARGA.

Las máquinas ayudadoras en trenes de carga, se intercalarán en el tren de tal manera que cada locomotora remolque su propio tonelaje.

HORAS DE SERVICIO DE TRIPULACIONES DE PATIO:

SALTILLO.- Continuo
MONTERREY PASS.- Continuo
MONTERREY CGA.- Continuo
NUEVO LAREDO PASS.-Continuo
NUEVO LAREDO CARGA.-Continuo
MATAMOROS.-Continuo

PARADAS PARA INSPECCIÓN DE LOS TRENES DE CARGA.

Los trenes de carga deberán hacer una parada cada 75 kilómetros aproximadamente, para que el personal trenista lleve a cabo la inspección de su tren, a menos que antes y dentro del tramo correspondiente haya 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.

INFORME DE LADEROS

A los trenes que por disposiciones del Superintendente de División deban rendir el informe de laderos, lo harán al terminar su viaje, según la dirección de que se trate.

UBICACIÓN DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO:

SALTILLO:Distrito Rinconada, en kilóm. B-928.0, en la División San Luis en el kilóm.B-907+768 en el Distrito Encantada, y en el kilóm. BS-9+569 en el Distrito Saltillo.

RAMOS ARIZPE: Al sur en kilóm. B-928+143, al norte en kilóm. B-930+757 y sobre la División Monclova en kilóm.R-423.00.

MONTERREY:

Distrito Rinconada, en kilóm. B-1008.0, y kilóm. B-1022+000
Distrito Monterrey en kilóm. B-1026+800 y kilóm.B-1027+260
Distrito Paredón División Golfo en kilóm. M-529 y en Distrito Linares en kilóm. M-500.0

NUEVO LAREDO:En kilóm. B-1287+000 y sobre línea "B.I" en kilóm. B.I-0+050.

MATAMOROS: Al sur en kilóm F-317+230

10. CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y's".
SALTILLO..... 4
RODRIGUEZ... 4
MATAMOROS... 4
11. INFORME DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS.
Los Conductores de los trenes de carga rendirán sus informes de carros tomados y dejados al finalizar su viaje en la oficina telegráfica correspondiente.
12. DIMENSIONES DE TÚNELES Y PUENTES.
A). Ubicación del túnel de La Mariposa: entrada norte en kilóm. B-958+497.70, Entrada sur en kilóm. B-958+242.20, Altura sobre el hongo del riel 6.55 mts., ancho 5.50 mts, longitud 255.50 mts., curvatura máxima 6°.

B). PUENTES:

UBICACION	ALTURA (MTS.)	ANCHO (MTS.)	OBSERVACIONES
B-935+300	6.50	4.65	Paso inferior
B-957+480	6.45	4.55	Paso inferior
B-1013+680	7.20	5.30	Paso inferior
B-1038+610	8.98	19.80	Paso inferior
B-1038+670	9.00	19.95	Paso inferior
B-1080+540	6.65	6.55	Paso inferior
B-1118+780	6.52	4.65	Paso inferior
B-1184+550	6.94	6.40	Paso inferior
B-1220+600	7.16	5.00	Paso inferior
B-1284+770	7.78	17.08	Paso inferior
B-1290+840	6.70	4.65	Paso inferior
B.I-1+910	7.80	8.78	Paso inferior
F-2+980	6.70	4.70	Paso inferior
F-69+400	6.90	4.90	Paso inferior
F-132+960	6.65	4.25	Paso inferior
F-150+860	6.55	4.55	Paso inferior
F-330+700	6.56	5.48	Paso inferior

13. DISTRITOS ENCANTADA Y SALTILLO (DIVISIÓN SAN LUIS)

- I). La oficina de Despachadores (C.T.C.) de Monterrey tiene a su cargo los Distritos Encantada y Saltillo de la División San Luis, exclusivamente para el manejo de trenes, máquinas solas y máquinas de patio.

- II). La oficina de Despachadores de la División San Luis, transmitirá directamente a la oficina telegráfica de Saltillo, unido a la Oficina de Despachadores C.T.C. en Monterrey, las instrucciones para el movimiento de los trenes, llamadas de trenes, órdenes de precaución e instrucciones que deba ejecutar el personal trenista, etc.
- III). Las oficinas de Despachadores de Monterrey y San Luis, darán oportunamente los últimos avisos de trenes que lleguen a Benjamín Méndez, por conducto de la oficina telegráfica de ese lugar para que el Despachador de San Luis sitúe oportunamente las órdenes, y el de Monterrey las señales, según corresponda.
- IV). La oficina de Despachadores de Monterrey (CTC), al dar los últimos avisos en Saltillo de trenes de pasajeros que deban correrse en conexión, darán también la llamada respectiva. La oficina de Despachadores de San Luis Potosí, expedirá las llamadas de los trenes rápidos y directos rumbo sur, así como turnos de Saltillo a Benjamín Méndez. Ambas oficinas se darán copia de las mismas, para anotarlas en las hojas de trenes y programar su movimiento.
- V). El Jefe de Despachadores de Monterrey enviará diariamente al de San Luis, las anotaciones de la columna de observaciones de las hojas de trenes, sobre irregularidades reportadas entre Benjamín Méndez y Saltillo.
- VI). Los accidentes que ocurran entre Benjamín Méndez y Saltillo y en límites de patio de ésta última terminal, serán de la competencia de la División San Luis, pero el Jefe de Despachadores de la División Monterrey, tomará las providencias necesarias, poniéndose de acuerdo con los oficiales de la División San Luis, quienes tendrán a su cargo las maniobras de salvamento, informando a los Superintendentes de División y Jefes de Despachadores de ambas Divisiones, todas las incidencias de estos accidentes, así como de las investigaciones preliminares que hagan sobre los mismos y los avances del salvamento.
- VII). Los conductores o maquinistas, así como el personal de patio de Saltillo, dirigirán sus informes de demoras y accidentes personales o de tren, a los Superintendentes, Jefes de Despachadores, y Ayudantes Supte. ST y SL de las Divisiones San Luis y Monterrey.

TERMINAL SALTILLO.

- I). La administración de la terminal de Saltillo, está a cargo de la División San Luis.
- II). Los trenes rumbo norte al ser despachados en Saltillo, solicitarán en la punta norte del patio la autorización del Despachador para ocupar la vía principal hasta la localidad 23, gobernándose por la indicación que muestre ésta señal.
- III). Los trenes que no se corran en conexión, se recibirán por las vías no señalizadas con sistema CTC.
- IV). Cuando lleguen dos o más trenes muy cercanos unos de otros, el último de ellos entrará a cualquiera de las vías no señalizadas con sistema CTC.
- V). En el extremo sur del escape de Almacenes, existe servicio continuo de cambiadores, que controlan además de los cambios de la "Y", el cambio descarrilador trozado al lado izquierdo de la vía principal.
- VI). El cambio que conecta el brazo norte de la "Y" con el escape de Almacenes, es tipo "RACOR" (TRES EN UNO)

15. DISTRITO RINCONADA.

- I). Trenes de flete rumbo norte en el Distrito Rinconada no excederán velocidad de CUARENTA K.P.H. entre Higuera y Soledad

II). SISTEMA DE SEÑALES C.T.C.

Entre Saltillo y Monterrey Pass. el tránsito de trenes se gobierna por el Sistema de señales C.T.C., (Véanse las reglas 250 a la 277 del Reglamento de transportes en vigor, así como el Instructivo No. 33 para el funcionamiento del Sistema C.T.C. entre Benjamín Méndez y Monterrey Pass.) Y entre Monterrey Pasajeros y Monterrey Carga por medio de DOS VÍAS PRINCIPALES, (véase el punto 15 fracción I de esta Reglamentación)

III). INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA EL MOVIMIENTO DE TRENES Y MAQUINAS ENTRE MONTERREY CARGA Y MONTERREY PASAJEROS (CONEXIÓN PATIO CARGA), A TRAVÉS DE DOS VÍAS PRINCIPALES, EN COMBINACIÓN CON EL INSTRUCTIVO No.33 DEL SISTEMA C.T.C. BENJAMIN MÉNDEZ A MONTERREY PASAJEROS.

- Los trenes rumbo norte procedentes del Distrito Rinconada, están autorizados hasta Monterrey Pasajeros o Monterrey Carga, según su destino, con la Boleta CTC-1 que se les expida desde cualquier punto del Distrito.
- Los trenes rumbo sur, serán autorizados por medio de la boleta CTC-1 que se les expida en Monterrey Carga o Monterrey Pasajeros, según corresponda para ocupar la vía principal a través del patio y continuar hasta su destino, de acuerdo con la indicación de las señales del sistema CTC.
- Los trenes y máquinas rumbo norte, llegando a la conexión Patio Carga, continuarán avanzando hasta su destino, siempre que la señal absoluta D-47-1 (término del sistema CTC), muestre indicación de proseguir. Esta señal puede exhibir dos indicaciones, una autorizando a continuar sobre la vía "B" para los trenes que vayan a Monterrey Pasajeros y otra que autoriza a los trenes y máquinas a continuar sobre la vía "BI" hasta Monterrey Carga. Cuando la señal muestre indicación de "PARAR" las tripulaciones se comunicarán inmediatamente con el Despachador para que alinie la ruta que corresponda.
- Los trenes y máquinas rumbo sur que se autoricen en Monterrey Pasajeros, se gobernarán por la indicación de la señal IA-47-1 que controla el tránsito por la vía principal "B". Cuando la señal muestre indicación de "PARAR", se comunicarán inmediatamente con el Despachador para recibir instrucciones.
- Los trenes rumbo sur que se autoricen en Monterrey Carga saldrán por la vía "DE ENMEDIO" hasta llegar a Monterrey Pasajeros, deteniéndose sin rebasar los puntos de libramiento físico y eléctrico del cambio que conecta ésta vía con la vía "BI" frente al kilóm. B-1021+260, excepto cuando la indicación de la señal IC-47-1 les permita avanzar. Si la señal muestra indicación de "PARADA", se comunicarán inmediatamente con el Despachador para recibir instrucciones.

IV). VÍAS DEL PUBLICO

RAMOS ARIZPE	Ladero apoyada sobre vía "R" extremo sur
SANTA MARÍA	Espuela ES apoyada en el escape
OJO CALIENTE	Espuela ES apoyada en el escape
RINCONADA	Espuela EN apoyada en el escape
SOLEDAD	Espuela ES apoyada en el escape
DURAZNO	Espuela EN apoyada en el escape
LEONA	Espuelas Nos. 1 y 2 EN apoyadas en la vía de la bodega

V). OTRAS VIAS PROPIEDAD DE ESTOS FERROCARRILES

Las siguientes vias auxiliares que están conectadas directamente a la vía principal, no están controladas por el sistema CTC.

En kilóm. B-1004.0 ladero izquierdo propiedad de estos Ferrocarriles con cupo de 31 unidades para cargar balasto compañía.

En kilóm. B-1009.5 hay un ladero apoyado al lado derecho de la vía principal con capacidad de 22 unidades. En casos de emergencia, esta vía podrá ser utilizada para libramiento de trenes o almacenamiento de carros.

VI). VÍAS PROPIEDAD O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

En kilóm. B-918+149.81 y apoyado en vía principal, un ladero derecho y apoyadas en éste, tres espuelas y un cortavía, todos con capacidad total de 50 unidades, propiedad de Cia. Fundidora del Norte, S.A. (CIFUNSA).

En kilóm. B-919+335.0 se encuentra ladero derecho apoyado en vía principal y apoyado en éste una espuela E.N., capacidad de ambas de 13 unidades, propiedad de Cia. Cerámica Vitromex, S.A. de C.V.

En kilóm. B-921+122.80 apoyado en vía principal se encuentra espuela E.N. con capacidad de 6 unidades, propiedad de Cia. Internacionales Fundentes S.A. de C.V.

En kilóm. B-924+900.33 apoyado en vía principal lado izquierdo se encuentra un ladero y apoyado en éste una espuela, 8 laderos y 3 espuelas interiores, así como brazos sur y norte de una "Y". Todas estas vias con capacidad de 268 unidades, propiedad de Cia. General Motors de México, S.A. y además apoyado en el ladero de la vía principal se apoya otra espuela E.N. con capacidad de 7 unidades de la misma Compañía

En kilóm. B-925+560.0 apoyado en vía principal se encuentra un ladero derecho y tres espuelas así como un cortavía, todas con capacidad total de 88 unidades propiedad de Cia. de Acero S.A.

En kilóm. B-926+572.33 y apoyado en vía principal, al lado izquierdo se encuentra ladero y apoyado en éste, una espuela E.N. con capacidad de 16 unidades en total propiedad de Cia FIBRA REX, S.A.

En kilóm. B-927+846.66 y apoyado en vía principal, se encuentra un ladero derecho y apoyado en éste, dos espuelas E.N. con capacidad total de 35 unidades, propiedad de Chrysler de México, S.A.

En Ramos Arizpe, espuela E.S. apoyada al escape con capacidad de 13 unidades curvatura máxima 6° al servicio de la Cia. Lemac, S.A.

En Kilóm. B-940+511.95 apoyada en vía principal, espuela con entrada lado sur derecho, y 7 vias mas, interconectadas, con capacidad total de 149 unidades, al servicio de Kimberly Clark de México.

En Kilóm. B-942+098.17 apoyado en vía principal lado derecho, un ladero y 4 vias mas, interconectadas, con capacidad total de 87 unidades al servicio de Cementos Apaxco, S. A.

En kilóm. B-992+032.63 apoyado en vía principal, se encuentra un ladero y apoyado en éste dos espuelas E.S. con capacidad total de 67 unidades propiedad de Cia. Vitroflex, S.A.

En kilóm. B-993+502.80 apoyado en el escape de Álcali, se encuentra un cortavía que conecta la entrada a CINCO espuelas, con capacidad total de 32 unidades, propiedad de Vitro Flotado, S.A.

En la estación de Álcali hay una espuela E.S. apoyada en el escape con capacidad de 66 unidades y en su extremo se apoyan varias vias dentro de la misma factoría; todas estas vias son propiedad de Industria Álcali, S.A.

En kilóm. B-997+716.00 apoyado en vía principal, se encuentra un ladero derecho y apoyadas en el mismo, tres espuelas con capacidad total de 121 unidades, propiedad de Cia. Nemark, S.A.

En Kilóm. B-998+066.34 apoyada en el escape, espuela E. S. capacidad 11 unidades y apoyada en ésta, otra espuela E. S. capacidad 8 unidades al servicio de Rassiní Triangle.

En Kilómetro B-999+565.65 apoyado en vía principal se encuentra un ladero derecho, y apoyadas en éste dos espuelas EN capacidad total 61 unidades, propiedad de Cia. CONEK, S.A. de C.V.

VII). APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

El aprovisionamiento de agua será reglamentado por el Superintendente de División

VIII). En la estación de Ramos Arizpe por el extremo norte, hay un telegrafono de oficina para uso del personal trenista de la División Monclova, que puede utilizarse para comunicarse con la oficina telefónica de Paredón.

IX. Todos los trenes procederán con precaución en el túnel de La Mariposa y en los tajos de los kilómetros B-983 y 985, en prevención de derrumbes

LOCALIZACIÓN DE SEÑALES FIJAS INDICADORAS DE VELOCIDAD MÁXIMA EN RELACIÓN CON LAS REGLAS 166 Y 167 DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES, ESTAS SEÑALES NO AFECTAN AQUELLAS DISPOSICIONES MAS RESTRICTIVAS DICTADAS MEDIANTE ORDENES DE TREN, INSTRUCCIONES ESPECIALES, BOLETINES, ETC. ASÍ COMO LA OBSERVACIÓN DE OTRAS SEÑALES RESTRICTIVAS.

RUMBO NORTE			RUMBO SUR		
-------------	--	--	-----------	--	--

UBICACIÓN	PASS KPH	CGA KPH	UBICACIÓN	PASS KPH	CGA KPH
B-914+100 a 921+000	80	65	B-1021+700 a 1006+000	75	65
B-921+000 a 928+000	85	60	B-1006+000 a 997+850	75	60
B-928+000 a 943+450	70	45	B-997+850 a 988+800	90	70
B-943+450 a 954+600	60	40	B-988+800 a 976+700	50	45
B-954+600 a 965+550	50	40	B-976+700 a 973+190	45	40
B-965+550 a 969+000	45	40	B-973+190 a 965+950	60	50
B-969+000 a 976+150	60	40	B-965+950 a 962+500	45	40
B-976+150 a 979+700	45	40	B-962+500 a 951+600	50	45
B-979+700 a 991+750	50	45	B+951+600 a 940+500	60	45
B-991+750 a 1000+950	90	70	B-940+500 a 926+400	70	45
B-1000+950 a 1007+250	75	60	B-926+400 a 920+200	85	60
B-1007+250 a 1021+700	75	65	B-920+200 a 914+100	80	65

16. TERMINAL MONTERREY

I). DOS VIAS PRINCIPALES

a). Independientemente de la vía "B" que no pasa por el patio, hay dos vias principales entre Monterrey Carga y Monterrey Pasajeros. Los trenes, máquinas de patio y otras máquinas procedentes del Distrito Rinconada con destino Monterrey Carga al llegar a conexión patio carga kilóm. B-1020+750 tomarán la vía de la derecha (BI) continuando por la antigua vía "M" hasta conectar con la vía denominada "DEL POZO" en kilóm. M-521+966 a través de la cual entrarán al patio carga

b). Trenes, máquinas de patio y otras máquinas que salgan de Monterrey Carga hacia el Distrito Rinconada, lo harán por la vía de su derecha denominada "DE ENMEDIO" hasta llegar a Monterrey Pasajeros sin rebasar el cambio que conecta esta vía con la vía "BI" frente al kilóm. B-1021+260, en esta forma se establece la corriente de tránsito.

c). La posición normal de los cambios conectados a las vías que se mencionan en los incisos a) y b), es alineados a dichas vías.

d). La posición normal del cambio que conecta la vía "BI" con la vía "DE ENMEDIO", es alineado a la vía "BI"

II). Trenes de pasajeros rumbo norte que salgan de la estación de Monterrey Pasajeros, solicitarán previamente autorización al Despachador para ocupar el tramo CDT PASAJEROS hasta kilóm. B-1026+800, siguiendo dentro de los límites de patio hasta Monterrey Norte, donde tomarán la vía que les corresponda para seguir a su destino. Los trenes de llegada a Monterrey Pasajeros previamente solicitarán autorización al Despachador para ocupar el tramo CDT PASAJEROS

III). Los trenes de flete rumbo sur, procedentes del Distrito Nuevo Laredo entrarán al patio Monterrey Carga por el cortavía No. 10 de acuerdo con las señales que reciban del cambiador.

IV). Los trenes rumbo norte al Distrito Nuevo Laredo que salgan de Monterrey Carga, utilizarán la vía "M" y cortavía 10 para continuar por la línea "B" previa autorización del Despachador para ocupar el primer tramo CDT "EMPALME".

V). Los trenes rumbo norte en Monterrey Carga al Distrito Nuevo Laredo al obtener autorización del Despachador para ocupar el primer tramo EMPALME, se moverán hasta la oficina telegráfica de Monterrey Norte, donde recibirán las órdenes de precaución correspondientes, no iniciarán su marcha de la vía donde se encuentren sin la autorización del Despachador.

VI). En la caseta que se encuentra al norte del arroyo Topo Chico kilóm. M-527+320, existe teléfono micro y selectivo para comunicarse con el Despachador.

II). Trenes norte al Distrito Paredón División Golfo que salgan de Monterrey Carga, usarán el cortavía 8 para tomar línea "M". Los trenes rumbo al sur utilizarán el mismo cortavía para entrar al patio.

III). Trenes al y del Distrito Linares División Golfo usaran la línea "M" para salir o entrar al patio de Monterrey Carga.

IX). Los cortavías 8, 9 y 10, así como los cambios para entrar al patio de Monterrey carga, están protegidos por cambiadores en servicio continuo, los trenes tanto de llegada como de salida, pedirán señales al cambiador para proseguir.

X). Los trenes procedentes del Distrito Matamoros al llegar a kilóm. F-0, Conexión con línea "M" KILÓM. M-521+083, notificarán su llegada al Despachador de la División Golfo quién los autorizará a moverse sobre línea "M" hasta cortavía 9.

XI). Los trenes que se inicien en Monterrey Carga al Distrito Matamoros, serán autorizados por el Despachador División Golfo, para moverse sobre línea "M" entre cortavía 9 y Conexión Distrito Matamoros kilóm. M-521+083. Antes de iniciar su marcha de Monterrey Norte solicitarán autorización al Despachador CDT para ocupar el primer tramo CDT SAN NICOLAS. El Registro de trenes ubicado en Conexión Distrito Matamoros kilóm. M-521+083, es obligatorio para todos los trenes al y del Distrito Matamoros.

XII). LA OFICINA TELEGRÁFICA DE MONTERREY NORTE ESTA SITUADA SOBRE LA LINEA "M" EN KILÓM. M-522+740 Y SOBRE LINEA "B" EN KILÓM. B-1027+000. SE RECOMIENDA AL PERSONAL EXTREME SUS PRECAUCIONES A FIN DE QUE AL REGISTRARSE SOLAMENTE USE EL LIBRO CORRESPONDIENTE

DISTRITO MONTERREY

17. LIMITES DE TRAMO CDT. Entre kilóms. B-1022+000 y B-1026+800 todos los trenes se manejarán por el sistema CDT (Control Directo de Tráfico), ningún tren, máquina o equipo de vía ocupará la vía principal sin autorización del Despachador.

18. LIMITES DE PATIO MONTERREY. Todas las vías de Monterrey Pasajeros y del Patio Monterrey Carga, se consideran dentro de límites de patio, con excepción de la línea "B" entre kilóm. B-1022+000 y kilóm. B-1026+800 donde es aplicable el sistema CDT (TRAMO PASAJEROS).

Entre kilóms. B-1026+800 y B-1027+260 Límites de patio, los trenes se gobernarán de acuerdo a la regla 93-A.

19. UNICACION DE SEÑALES FLAS INDICADORAS DE VELOCIDAD MAXIMA. Estas señales no afectan aquellas disposiciones más restrictivas dictadas mediante otro medio, instrucciones especiales, boletines, etc., así como la observación de otras señales restrictivas.

RUMBO NORTE UBICACIÓN	PASAJEROS	MIXTOS Y CARGA
B-1022+000 al B-1026+800	50 K.P.H.	40 K.P.H.

RUMBO SUR UBICACIÓN	PASAJEROS	MIXTOS Y CARGA
B-1026+800 al B-1022+000	50 K.P.H.	40 K.P.H.

20. Trenes que vayan a ocupar el tramo Pasajeros, solicitarán autorización al Despachador, haciendo uso del canal de radio correspondiente.

21. El Registro de trenes de Monterrey Norte (KR), es obligatorio para todos los trenes, excepto para equipos de Números 1 y 2.

DISTRITO NUEVO LAREDO.

22. Entre kilómetros B-1027+260 y B-1287+000 todos los trenes se manejarán por el sistema CDT (Control Directo de Tráfico), ningún tren, máquina o equipo de vía ocupará la vía principal sin autorización del Despachador.

23. En conexión Norte Distrito Los García, existe cambio automático "TRES EN UNO" apoyado sobre línea "B" en kilóm. B-1038+641 y sobre línea "BF" en kilóm. BF-40+214, su posición normal es alineado a línea "BF". Trenes rumbo sur destino Monterrey deberán alinearlo para continuar sobre línea "B" dejándolo a su posición normal.

24. Los Despachadores por ningún motivo darán anticipadamente autorización del tramo CDT Ramón Treviño a trenes rumbo sur destino Monterrey.

25. El cortavía 10 se encuentra ubicado sobre línea "B" en kilóm. B-1027+324 y sobre línea "M" en kilóm. M-522+761.

26. Los trenes de carga rumbo sur entrarán al patio de Monterrey Carga por línea "M" utilizando el cortavía 10.

7. MOVIMIENTO DE MAQUINAS DE PATIO

Las máquinas de patio, para ocupar la vía principal en tramos "CDT", necesitan la autorización del Despachador observando lo previsto en la regla 602.

8. OBLIGACIÓN DE LOS CONDUCTORES DE PROVEERSE DE RADIOS PORTÁTILES

Los Conductores de trenes, antes de iniciar cada viaje, se proveerán de radios portátiles en los módulos designados, rigiéndose conforme al instructivo respectivo para distribuirlos a sus garroteros.

TIEMPOS DE TRENES DE PASAJEROS

Los tiempos que observarán los trenes de pasajeros dentro del sistema CDT aparecen en el cuadro de Estaciones del Horario, especificándose los lugares donde tienen autorizadas paradas regulares o por bandera.

VIAS DEL PUBLICO

S. VICTORIA	Espuela EN apoyada en el escape
MORALES	Espuela EN apoyada en el escape
EL PUERTO	Vía del embarcadero
ALAMO	Espuela ES apoyada en el escape
GOLONDRINAS	Vía del embarcadero
LAMPAZOS	Vía de la bodega
JARITA	Espuela EN apoyada en el escape

APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS

El aprovisionamiento de agua será reglamentado por el Superintendente de División.

EN LA ESTACIÓN BUSTAMANTE NO LIBRA EN LA MARQUESINA DEL EDIFICIO NI DEL MUELLE DE LA BODEGA, UN HOMBRE PARADO EN LAS ESCALERAS DE LOS CARROS.

NINGÚN TREN debe salir de Nuevo Laredo sin que el Celador o Vista Aduanal se presente a revisarlo, excepto cuando se tenga autorización para que salga sin la presencia de los mismos.

LA ESTACIÓN DE NUEVO LAREDO CARGA está situada a 8,380 metros de la Conexión sur Nuevo Laredo Carga kilóm. B-1283+120. Trenes de carga rumbo norte, al llegar a esta conexión continuarán por la línea "B.I" hasta la Estación de Carga. Para salir rumbo al sur utilizarán la misma línea.

Al estar listos los trenes rumbo sur en Nuevo Laredo Pasajeros o Nuevo Laredo Carga, solicitarán autorización al Despachador para ocupar el primer tramo CDT, en caso de no obtenerla, no se moverán por si está por llegar algún tren rumbo norte.

TRENES RUMBO NORTE paren a una distancia de 50 metros o más, antes de la placa de TERMINO del tramo autorizado, por si se requiere que entren al escape para librar algún tren. TRENES rumbo norte y sur se comunicarán con el Despachador DOS kilómetros antes del término del tramo autorizado, para recibir nuevas autorizaciones.

La Estación de Villaldama, ubicada en kilóm. B-1115.8 se encuentra dentro del tramo CDT ALAMO, y cuenta con vías auxiliares con capacidad para 71 unidades de 22 metros. El escape está ubicado dentro del tramo CDT VILLALDAMA, y tiene capacidad para 116 unidades de 22 metros.

38. Los escapes para libramientos de trenes aparecen en el Diagrama Unifilar CDT. Cuando haya necesidad de liberar tramos en otras vías no designadas como escapes, podrá hacerse si la seguridad lo permite.

39. LOCALIZACIÓN DE SEÑALES FIJAS INDICADORAS DE VELOCIDAD MÁXIMA.

Estas señales no afectan aquellas disposiciones más restrictivas dictadas mediante otro medio, instrucciones especiales, boletines, etc., así como la observación de otras señales restrictivas.

RUMBO AL NORTE		K.P.H.	
DE	A	PASS	CARGA
B-1027+260	B-1028+500	55	40
B-1028+500	B-1034+500	80	50
B-1034+500	B-1053+820	80	55
B-1053+820	B-1057+000	75	60
B-1057+000	B-1069+500	75	50
B-1069+500	B-1078+750	85	60
B-1078+750	B-1084+150	85	60
B-1084+150	B-1110+450	85	60
B-1110+450	B-1113+750	85	60
B-1113+750	B-1154+600	85	60
B-1154+600	B-1167+258	85	70
B-1167+258	B-1180+250	85	60
B-1180+250	B-1184+250	85	60
B-1184+250	B-1243+200	90	70
B-1243+200	B-1283+750	85	65
B-1283+750	B-1287+000	80	45

RUMBO AL SUR		K.P.H.	
DE	A	PASS	CARGA
B-1287+000	B-1283+750	60	45
B-1283+750	B-1243+200	85	65
B-1243+200	B-1184+250	90	70
B-1184+250	B-1180+250	85	60
B-1180+250	B-1167+258	85	60
B-1167+258	B-1154+600	85	70
B-1154+600	B-1113+750	85	60
B-1113+750	B-1110+450	85	60
B-1110+450	B-1084+150	85	60
B-1084+150	B-1078+750	85	60
B-1078+750	B-1069+500	85	60
B-1069+500	B-1057+000	75	50
B-1057+000	B-1053+620	75	60
B-1053+620	B-1034+500	80	55
B-1034+500	B-1028+500	80	50
B-1028+500	B-1027+260	55	40

40. VÍAS AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES

En kilóm. B-1030+535.51 apoyada en el escape de Ramón Treviño, a 71.14 mts de P.A. sur, se encuentra espuela izquierda E.S. y apoyada en ésta otra espuela E.S. y también apoyada en espuela No.2 se encuentra espuela No.3 E.S. con capacidad total de 56 unidades al servicio de PIGMENTOS Y ÓXIDOS, S.A.

En el kilóm. B-1034+820 apoyado en vía principal existe ladero derecho y apoyadas en éste, dos espuelas con capacidad total de 62 unidades, al servicio de INDUSTRIAS METÁLICAS DE MONTERREY, S.A. y su filial INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ, S.A. (IASA).

En Kilóm. B-1039+751.00 apoyado en vía principal lado derecho, un ladero y 3 vías mas, interconectadas, con capacidad total de 60 unidades al servicio de Cementos Apaxco, S. A.

Frente a kilóm. B-1050+805.17 apoyada en espuela de apoyo al desvío Salinas Victoria-Chipinque, se encuentra una espuela izquierda capacidad de 3 unidades al servicio de FUNDICION LERMA, S.A.

En kilóm. B-1172+122 ladero derecho, apoyado en la vía principal capacidad 18 unidades y apoyada en éste, espuela E.S. capacidad 32 unidades curvatura máxima 8°0', al servicio de MATERIAS PRIMAS MINERALES DE LAMPAZOS, S.A.

En kilóm. BJ-1+572.65 apoyado en vía principal, se encuentra ladero y apoyada en éste una espuela de penetración y apoyada en ésta tres espuelas mas con capacidad total de 75 unidades, al servicio de PEMEX.

En kilóm. BJ-4+665.07 del desvío al Patio de Nuevo Laredo Carga, se encuentra ladero izquierdo capacidad 5 unidades propiedad de FNM. y apoyado en éste una espuela derecha E.N. capacidad 11 unidades y apoyada en ésta otra espuela derecha EN. capacidad 14 unidades, al servicio de LAMOS, S.A. de C.V.

DISTRITO MATAMOROS

- 41. Entre kilómetros. F-0+050 y F-317+230, todos los trenes se manejarán por el sistema CDT (CONTROL DIRECTO DE TRAFICO). Ningún tren, máquina o equipo de vía ocupará la vía principal sin autorización del Despachador.
- 42. Al estar listos los trenes rumbo sur en Matamoros, solicitarán autorización al Despachador para ocupar el primer tramo CDT SANDOVAL. En caso de no obtenerla, no se moverán por si está por llegar algún tren rumbo norte.
- 43. TRENES RUMBO NORTE, paren a una distancia de 50 metros o más antes de la placa del término del tramo autorizado, por si se requiere que entren al escape para librar algún tren. Trenes rumbo norte y sur, se comunicarán con el Despachador dos kilómetros antes del término del tramo autorizado, para recibir nuevas autorizaciones.
- 44. Los escapes para libramientos de trenes aparecen en el diagrama unifilar CDT.
Cuando haya necesidad de liberar tramos en otras vías no designadas como escapes, podrá hacerse si la seguridad lo permite.
- 45. OBLIGACION DE LOS CONDUCTORES DE PROVEERSE DE RADIOS PORTÁTILES
Los conductores de trenes, antes de iniciar cada viaje, se proveerán de radios portátiles en los módulos designados, rigiéndose conforme al instructivo respectivo, para distribuirlos a sus garroteros.
- 46. TIEMPOS DE TRENES DE PASAJEROS
Los tiempos que observarán los trenes de pasajeros dentro del sistema CDT aparecen en el cuadro de Estaciones del Horario, especificándose los lugares donde tienen autorizadas paradas regulares y por bandera.
- 47. LOCALIZACION DE SEÑALES FIJAS INDICADORAS DE VELOCIDAD MAXIMA.
Estas señales no afectan aquellas disposiciones más restrictivas dictadas mediante otro medio, instrucciones especiales, boletines, etc. así como la observación de otras señales restrictivas.

RUMBO AL NORTE K.P.H.

DE	A	PASS	CARGA
F-0+050	F-7+421	30	20
F-7+421	F-16+850	40	30
F-16+850	F-38+100	60	50
F-38+100	F-101+200	70	60
F-101+200	F-153+500	65	45
F-153+500	F-180+400	55	45
F-180+400	F-202+800	55	40
F-202+800	F-226+500	65	45
F-226+500	F-283+800	60	40
F-283+800	F-317+100	55	40

RUMBO AL SUR K.P.H.

DE	A	PASS	CARGA
F-317+100	F-283+800	55	40
F-283+800	F-226+500	60	40
F-226+500	F-202+800	65	45
F-202+800	F-180+400	55	40
F-180+400	F-153+500	55	45
F-153+500	F-101+200	65	45
F-101+200	F-38+100	70	60
F-38+100	F-16+850	60	50
F-16+850	F-7+421	40	30
F-7+421	F-0+050	30	20

48. VIAS DEL PUBLICO

- ALDAMAS.- Vía de la bodega
- REYNOSA.- Vía de la bodega
- RAMIREZ.- Vía de la bodega

49. VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En kilómetro. F-7+432.89 apoyado en el escape de Lagrange, se encuentra ladero izquierdo capacidad 4 unidades, y apoyada en éste, espuela E.N. cupo 17 unidades y además un cortavía para conectar la vía principal y el escape, estas vías son propiedad de ZINC INDUSTRIAL, S.A.

En kilómetro. F-7+618.08 se encuentra ladero derecho, capacidad 47 unidades y apoyado en éste, dos espuelas con capacidad total de 26 unidades, al servicio de TUBACERO, S.A.

En kilómetro. F-8+577.35 se encuentra un ladero y apoyada en el mismo, una espuela y apoyada en ésta, otras dos espuelas con capacidad total de 57 unidades, al servicio de HYLSA,S.A.

En kilómetro F-8+646.59 se encuentra una espuela de penetración y apoyadas en esta, TRES espuelas mas con capacidad total de 45 unidades al servicio de C.F.E.

En kilómetro F-10+155 se encuentran DOS espuelas derechas con capacidad de 49 unidades, al servicio de EMPAQUES CARTÓN TITAN, S.A.

En kilómetro F-11+937.55 hay un ladero izquierdo capacidad de 5 unidades y apoyadas en éste una espuela E.S. con capacidad de 23 unidades al servicio de SUPERMATIC, S.A.

En kilómetro F-16+986.69 apoyado en la vía principal, un ladero con capacidad de 12 unidades, apoyada en éste Espuela derecha E.N. con capacidad de 18 unidades y apoyado en ésta un ladero interior con capacidad de 8 unidades, todas propiedad de CONCRETOS PROCESADOS, S.A.

En kilómetro F-17+570.40 apoyado en vía principal ladero derecho, y apoyada en este, espuela No. 1 E.S. y apoyada en esta espuela No. 2 E.S. con capacidad total de 55 unidades al servicio de la Cía. CARPLASTIC, S.A.

En Pesqueria, existe ladero apoyado en el escape, al servicio de "DE LA GARZA HNOS, S.A.". con capacidad de 22 unidades.

En Valadecios, espuela E.N. apoyada en el escape, con capacidad de 11 unidades, curvatura máxima 6°14' al servicio de ESTACION GRANERA TANAUJIPECA, S.A.

En kilómetro F-190+100.0 apoyado en vía principal, ladero izquierdo, con capacidad de 21 unidades, y apoyada en este, una espuela con capacidad de 17 unidades, en donde se apoya otra espuela E.S., con capacidad de 9 unidades y un cortavía para unir ambas espuelas, propiedad de BODEGAS RURALES CONSAUPO, S.A. DE C.V.

En kilómetro F-234+700 hay un ladero denominado "PETROQUÍMICA", con cupo para 45 unidades y apoyados en éste, los dos brazos de la "Y" para la entrada a la Industria, propiedad de PEMEX.

La vía del escape de Río Bravo que se extiende hasta Celulosa, es VÍA DE OPERACIÓN y apoyadas en ésta, las espuelas que dan servicio a las siguientes empresas: CASA CARRETERO, GRANEROS RIO BRAVO, S.A., ALMACENES NACIONALES DE DEPOSITO S.A., INDUSTRIAS RIO BRAVO, S.A., JOSÉ ESCANDO, S.A., CELANESE MEXICANA, S.A., Y VICENTE TREVIÑO GARZA. La espuela al servicio de INMOBILIARIA ACOMEX, S.A. DE C.V. apoyada a esta, espuela de INDUSTRIAS DEL NOROESTE, S.A. con capacidad de 13 unidades, curvatura máxima en segunda curva de 8° y en tercera curva de 8° y apoyada sobre la misma espuela, otra E.N. al servicio de ROBERTO JUAREZ, con cupo de 8 unidades. La vía de bodega conecta a la vía de operación y esta conecta a la vía principal mediante los siguientes cortavías:

CORTAVIA	UBICACION
1	F-267+150.00 E.N.
2	F-267+489.92 E.S.
3	F-268+268.62 E.N.
4	F-269+957.85 E.S.
5	F-269+413.56 E.N.
6	F-270+334.54 E.N.

En kilómetro F-268+088, apoyada en el escape espuela E.N. con capacidad de 12 unidades, curvatura máxima 10°, denominada No. 1, y a 75.64 mts de citado kilómetro se apoya la espuela E.N. con capacidad de 8 unidades, curvatura máxima de 10°, denominada No. 2 al servicio de GUANOS Y FERTILIZANTES DE MÉXICO, S.A.

En kilómetro F-267+766.05 conectadas con vía de desahogo se encuentra espuela No. 2 lado derecho, E.N., con capacidad de 24 unidades, también Espuela No. 1 E.N. localizada a 208.84 metros de P.A. de espuela No. 2 con capacidad de 15 unidades, y la espuela No. 3 E.N. localizada a 238.64 metros de P.A. de espuela No. 2 con capacidad de 13 unidades, al servicio de ANDSA.

En kilómetro F-268+709.50 apoyado en vía de desahogo se encuentra un ladero derecho, apoyado en este, una espuela E.N., apoyada en ésta, otra espuela y apoyada en ésta, otras dos espuelas E.N. y un cortavía que une la vía principal con vía de desahogo, con capacidad total de 98 unidades al servicio de la CFE.

En kilómetro F-271+404 apoyado en escape Tenacitas, un ladero izquierdo, apoyado en éste, espuela No.1 E.S. y apoyada en ésta, espuela No. 2 E.S. y un cortavía que conecta espuelas 1 y 2, con capacidad total de 41 unidades, al servicio de BODEGAS RURALES CONASUPO.

En kilómetro F-299+936 ladero denominado LUCIO BLANCO, con capacidad de 32 unidades propiedad de ANDSA

En kilómetro F-318+511.00 apoyada en escape Rosita, espuela izquierda E.S. con capacidad de 9 unidades, al servicio de INCO SERVICIOS Y MANUFACTURAS QUÍMICAS S.A..

En kilómetro F-319.00 espuela E.N. con capacidad de 14 unidades al servicio de ROSA CALVARIO, S.A..

En kilómetro F-321+384.14, apoyado en vía principal, un ladero derecho y apoyada en éste, espuela E.N. No.1 apoyada en ésta, espuela No. 2 y apoyada en ésta, espuela No.3, así como DOS cortavías, con capacidad total de 45 unidades al servicio de FERTIMEX.

En kilómetro F-321+773.30 hay un ladero y apoyadas en éste dos espuelas con cupo total de 27 unidades al servicio de MALTA, S.A.

En kilómetro F-324+798.00 se encuentra conjunto de vías al servicio de CIA. RIMIR, S.A. con capacidad total de 102 unidades.

En kilómetro F-325+025.35 apoyada en vía principal, se encuentra espuela No. 3 Lado derecho E.S. y apoyadas en esta, un conjunto de 7 espuelas, con capacidad total de 90 unidades al servicio de COMPONENTES MECÁNICOS DE MATAMOROS, S.A. de C.V.

En kilómetro F-325+482.69 dentro de Límite de patio Matamoros y apoyado en vía principal, espuela izquierda E.S. con capacidad de 9 unidades al servicio de INDUSTRIA DE PRODUCTOS LA PERLITA DE MÉXICO S.A. de C.V..

En kilómetro F-327+761.72 Apoyada en vía principal, espuela izquierda E.N. con capacidad de 19 unidades, apoyada en esta, un ladero interior derecho con capacidad de 4 unidades con curvatura máxima de 18°9', al servicio de ALBAMEX, cuyo movimiento se hace con "TRACMOVII." de la misma empresa y se prohíbe la entrada de locomotoras por el fuerte grado de curvatura.

En Kilom. F-328.00 espuela E. N. apoyada en ésta 4 vías mas, con capacidad de 130 unidades, al servicio de QUÍMICA FLOUR, S. A.

50. NINGÚN TREN debe salir de Matamoros sin que el Celador o Vista Aduanal se presente a revisarlo, excepto cuando se tenga autorización para que salga sin la presencia de los mismos.

DISTRITO LOS GARCÍA

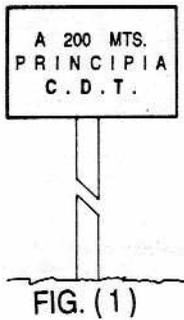
En éste Distrito, el movimiento de trenes, es gobernado por el sistema de Señales C.T.C. (Reglas 250 a la 277 del Reglamento de Transportes en Vigor).

Trenes sur procedentes del Distrito Nuevo Laredo, quedan autorizados en Conexión Norte Distrito Los García como extras sur sin recibir boleta de identificación CTC-1 (Excepción a Regla 272), procediendo de acuerdo con la indicación de la señal de aproximación BF-40.

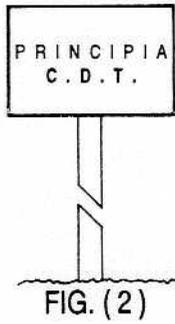
En Conexión Norte Distrito Los García kilóm. B-1038+641 existe cambio automático "TRES EN UNO" que une líneas "B" y "BF" y su posición normal es alineado en línea BF.

Todos los trenes al llegar a Crucero tipo "A", kilóm. BF-35+877 con línea "M" kilóm. M-535+845, se aproximarán con precaución, esperando encontrar trenes del Distrito Paredón División Golfo, atravesando línea "BF", protegidos por señales absolutas I-55-1 y D-55-1.

SEÑALES FIJAS DENTRO DEL SISTEMA C.D.T.



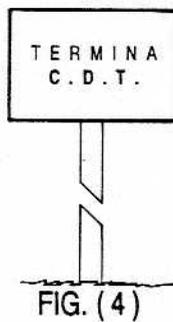
SEÑAL FIJA FONDO AMARILLO Y LETRAS COLOR NEGRO, INDICANDO LA PROXIMIDAD AL PRIMER TRAMO CDT.



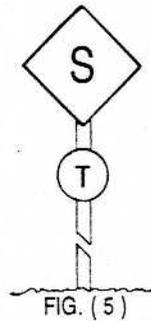
SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS COLOR NEGRO, INDICANDO EL LUGAR DONDE PRINCIPIA EL SISTEMA CDT.



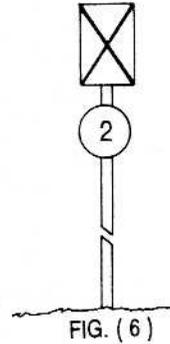
SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS NEGRAS, INDICANDO EL INICIO O TERMINO DE UN TRAMO CDT.



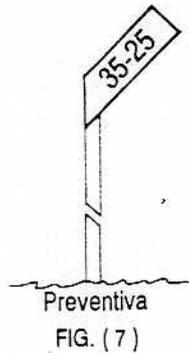
SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS COLOR NEGRO, INDICANDO LA TERMINACION DEL SISTEMA CDT.



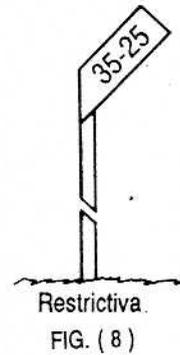
SEÑAL FIJA MOSTRANDO EN LA PARTE SUPERIOR FONDO BLANCO Y LETRAS EN COLOR NEGRO, Y EN LA PARTE INFERIOR UN CIRCULO CON FONDO AMARILLO Y LETRA T DE COLOR NEGRO. SITUADA A UN KILOMETRO O MAS, SEGUN LA TOPOGRAFIA DEL TERRENO, INDICANDO LA APROXIMACION A LA TERMINACION DE UN TRAMO CDT.



SEÑAL FIJA CON FONDO BLANCO Y "X" Y EL NUM. EN COLOR NEGRO, INDICANDO LA APROXIMACION Y LA CANTIDAD DE CRUCEROS CARRETEROS A NIVEL.



SEÑAL FIJA FONDO AMARILLO Y NUMEROS COLOR NEGRO INDICANDO APROXIMACION A LA SEÑAL RESTRICTIVA INDICADORA DE VELOCIDAD MAXIMA.



SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y NUMEROS COLOR NEGRO INDICANDO RESTRICCIÓN PERMANENTE DE VELOCIDAD MAXIMA PARA TRENES DE PASAJEROS Y DE CARGA.



SEÑAL FIJA CON FONDO BLANCO Y LETRAS NEGRAS, COLOCADA EN LA BANDERA DE LOS ARBOLES DE CAMBIO, INDICANDO ES DE RESORTE TIPO AUTOMATICO TRES EN UNO.



SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS NEGRAS, COLOCADA EN LA BANDERA DE LOS ARBOLES DE CAMBIO INDICANDO QUE ES DE OPN. MAN.



FIG. (11)

SEÑAL FIJA FONDO BLANCO Y LETRAS DE COLOR NEGRO, QUE GOBIERNA LA OPERACION DE LOS MOVIMIENTOS DE LA VIA PRINCIPAL DENTRO DE LOS LIMITES DE PATIO, CONFORME A LA REGLA 93-A.



FIG. (12)

SEÑAL FIJA CON FONDO BLANCO Y LETRAS DE COLOR NEGRO INDICANDO LA TERMINACION DE LOS LIMITES DE PATIO.

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	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	H.M.S.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
5	01:20	02:40	04:00	05:20	06:40	08:00	09:20	10:40	12:00	13:20	14:40	16:00	17:20	18:40	20:00	21:20	22:40	24:00	25:20	26:40	28:00	29:20	30:40	32:00	33:20	34:40	36:00	37:20	38:40	40:00	41:20	42:40	44:00	45:20	46:40	48:00	49:20	50:40	52:00	53:20	54:40	56:00	57:20	58:40	60:00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
10	06:00	12:00	18:00	24:00	30:00	36:00	42:00	48:00	54:00	60:00	66:00	72:00	78:00	84:00	90:00	96:00	102:00	108:00	114:00	120:00	126:00	132:00	138:00	144:00	150:00	156:00	162:00	168:00	174:00	180:00	186:00	192:00	198:00	204:00	210:00	216:00	222:00	228:00	234:00	240:00	246:00	252:00	258:00	264:00	270:00	276:00	282:00	288:00	294:00	300:00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
15	09:00	18:00	27:00	36:00	45:00	54:00	63:00	72:00	81:00	90:00	99:00	108:00	117:00	126:00	135:00	144:00	153:00	162:00	171:00	180:00	189:00	198:00	207:00	216:00	225:00	234:00	243:00	252:00	261:00	270:00	279:00	288:00	297:00	306:00	315:00	324:00	333:00	342:00	351:00	360:00	369:00	378:00	387:00	396:00	405:00	414:00	423:00	432:00	441:00	450:00	459:00	468:00	477:00	486:00	495:00	504:00	513:00	522:00	531:00	540:00	549:00	558:00	567:00	576:00	585:00	594:00	603:00	612:00	621:00	630:00	639:00	648:00	657:00	666:00	675:00	684:00	693:00	702:00	711:00	720:00	729:00	738:00	747:00	756:00	765:00	774:00	783:00	792:00	801:00	810:00	819:00	828:00	837:00	846:00	855:00	864:00	873:00	882:00	891:00	900:00	909:00	918:00	927:00	936:00	945:00	954:00	963:00	972:00	981:00	990:00	999:00	1008:00	1017:00	1026:00	1035:00	1044:00	1053:00	1062:00	1071:00	1080:00	1089:00	1098:00	1107:00	1116:00	1125:00	1134:00	1143:00	1152:00	1161:00	1170:00	1179:00	1188:00	1197:00	1206:00	1215:00	1224:00	1233:00	1242:00	1251:00	1260:00	1269:00	1278:00	1287:00	1296:00	1305:00	1314:00	1323:00	1332:00	1341:00	1350:00	1359:00	1368:00	1377:00	1386:00	1395:00	1404:00	1413:00	1422:00	1431:00	1440:00	1449:00	1458:00	1467:00	1476:00	1485:00	1494:00	1503:00	1512:00	1521:00	1530:00	1539:00	1548:00	1557:00	1566:00	1575:00	1584:00	1593:00	1602:00	1611:00	1620:00	1629:00	1638:00	1647:00	1656:00	1665:00	1674:00	1683:00	1692:00	1701:00	1710:00	1719:00	1728:00	1737:00	1746:00	1755:00	1764:00	1773:00	1782:00	1791:00	1800:00	1809:00	1818:00	1827:00	1836:00	1845:00	1854:00	1863:00	1872:00	1881:00	1890:00	1899:00	1908:00	1917:00	1926:00	1935:00	1944:00	1953:00	1962:00	1971:00	1980:00	1989:00	1998:00	2007:00	2016:00	2025:00	2034:00	2043:00	2052:00	2061:00	2070:00	2079:00	2088:00	2097:00	2106:00	2115:00	2124:00	2133:00	2142:00	2151:00	2160:00	2169:00	2178:00	2187:00	2196:00	2205:00	2214:00	2223:00	2232:00	2241:00	2250:00	2259:00	2268:00	2277:00	2286:00	2295:00	2304:00	2313:00	2322:00	2331:00	2340:00	2349:00	2358:00	2367:00	2376:00	2385:00	2394:00	2403:00	2412:00	2421:00	2430:00	2439:00	2448:00	2457:00	2466:00	2475:00	2484:00	2493:00	2502:00	2511:00	2520:00	2529:00	2538:00	2547:00	2556:00	2565:00	2574:00	2583:00	2592:00	2601:00	2610:00	2619:00	2628:00	2637:00	2646:00	2655:00	2664:00	2673:00	2682:00	2691:00	2700:00	2709:00	2718:00	2727:00	2736:00	2745:00	2754:00	2763:00	2772:00	2781:00	2790:00	2799:00	2808:00	2817:00	2826:00	2835:00	2844:00	2853:00	2862:00	2871:00	2880:00	2889:00	2898:00	2907:00	2916:00	2925:00	2934:00	2943:00	2952:00	2961:00	2970:00	2979:00	2988:00	2997:00	3006:00	3015:00	3024:00	3033:00	3042:00	3051:00	3060:00	3069:00	3078:00	3087:00	3096:00	3105:00	3114:00	3123:00	3132:00	3141:00	3150:00	3159:00	3168:00	3177:00	3186:00	3195:00	3204:00	3213:00	3222:00	3231:00	3240:00	3249:00	3258:00	3267:00	3276:00	3285:00	3294:00	3303:00	3312:00	3321:00	3330:00	3339:00	3348:00	3357:00	3366:00	3375:00	3384:00	3393:00	3402:00	3411:00	3420:00	3429:00	3438:00	3447:00	3456:00	3465:00	3474:00	3483:00	3492:00	3501:00	3510:00	3519:00	3528:00	3537:00	3546:00	3555:00	3564:00	3573:00	3582:00	3591:00	3600:00	3609:00	3618:00	3627:00	3636:00	3645:00	3654:00	3663:00	3672:00	3681:00	3690:00	3699:00	3708:00	3717:00	3726:00	3735:00	3744:00	3753:00	3762:00	3771:00	3780:00	3789:00	3798:00	3807:00	3816:00	3825:00	3834:00	3843:00	3852:00	3861:00	3870:00	3879:00	3888:00	3897:00	3906:00	3915:00	3924:00	3933:00	3942:00	3951:00	3960:00	3969:00	3978:00	3987:00	3996:00	4005:00	4014:00	4023:00	4032:00	4041:00	4050:00	4059:00	4068:00	4077:00	4086:00	4095:00	4104:00	4113:00	4122:00	4131:00	4140:00	4149:00	4158:00	4167:00	4176:00	4185:00	4194:00	4203:00	4212:00	4221:00	4230:00	4239:00	4248:00	4257:00	4266:00	4275:00	4284:00	4293:00	4302:00	4311:00	4320:00	4329:00	4338:00	4347:00	4356:00	4365:00	4374:00	4383:00	4392:00	4401:00	4410:00	4419:00	4428:00	4437:00	4446:00	4455:00	4464:00	4473:00	4482:00	4491:00	4500:00	4509:00	4518:00	4527:00	4536:00	4545:00	4554:00	4563:00	4572:00	4581:00	4590:00	4599:00	4608:00	4617:00	4626:00	4635:00	4644:00	4653:00	4662:00	4671:00	4680:00	4689:00	4698:00	4707:00	4716:00	4725:00	4734:00	4743:00	4752:00	4761:00	4770:00	4779:00	4788:00	4797:00	4806:00	4815:00	4824:00	4833:00	4842:00	4851:00	4860:00	4869:00	4878:00	4887:00	4896:00	4905:00	4914:00	4923:00	4932:00	4941:00	4950:00	4959:00	4968:00	4977:00	4986:00	4995:00	5004:00	5013:00	5022:00	5031:00	5040:00	5049:00	5058:00	5067:00	5076:00	5085:00	5094:00	5103:00	5112:00	5121:00	5130:00	5139:00	5148:00	5157:00	5166:00	5175:00	5184:00	5193:00	5202:00	5211:00	5220:00	5229:00	5238:00	5247:00	5256:00	5265:00	5274:00	5283:00	5292:00	5301:00	5310:00	5319:00	5328:00	5337:00	5346:00	5355:00	5364:00	5373:00	5382:00	5391:00	5400:00	5409:00	5418:00	5427:00	5436:00	5445:00	5454:00	5463:00	5472:00	5481:00	5490:00	5499:00	5508:00	5517:00	5526:00	5535:00	5544:00	5553:00	5562:00	5571:00	5580:00	5589:00	5598:00	5607:00	5616:00	5625:00	5634:00	5643:00	5652:00	5661:00	5670:00	5679:00	5688:00	5697:00	5706:00	5715:00	5724:00	5733:00	5742:00	5751:00	5760:00	5769:00	5778:00	5787:00	5796:00	5805:00	5814:00	5823:00	5832:00	5841:00	5850:00	5859:00	5868:00	5877:00	5886:00	5895:00	5904:00	5913:00	5922:00	5931:00	5940:00	5949:00	5958:00	5967:00	5976:00	5985:00	5994:00	6003:00	6012:00	6021:00	6030:00	6039:00	6048:00	6057:00	6066:00	6075:00	6084:00	6093:00	6102:00	6111:00	6120:00	6129:00	6138:00	6147:00	6156:00	6165:00	6174:00	6183:00	6192:00	6201:00	6210:00	6219:00	6228:00	6237:00	6246:00	6255:00	6264:00	6273:00	6282:00	6291:00	6300:00	6309:00	6318:00	6327:00	6336:00	6345:00	6354:00	6363:00	6372:00	6381:00	6390:00	6399:00	6408:00	6417:00	6426:00	6435:00	6444:00	6453:00	6462:00	6471:00	6480:00	6489:00	6498:00	6507:00	6516:00	6525:00	6534:00	6543:00	6552:00	6561:00	6570:00	6579:00	6588:00	6597:00	6606:00	6615:00	6624:00	6633:00	6642:00	6651:00	6660:00	6669:00	6678:00	6687:00	6696:00	6705:00	6714:00	6723:00	6732:00	6741:00	6750:00	6759:00	6768:00	6777:00	6786:00	6795:00	6804:00	6813:00	6822:00	6831:00	6840:00	6849:00	6858:00	6867:00	6876:00	6885:00	6894:00	6903:00	6912:00	6921:00	6930:00	6939:00	6948:00	6957:00	6966:00	6975:00	6984:00	6993:00	7002:00	7011:00	7020:00	7029:00	7038:00	7047:00	7056:00	7065:00	7074:00	7083:0