



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

ARTICULO 13 DEL REGLAMENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO
(Publicada 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 los labores de otro."

LIC. JORGE TAMAYO LOPEZ PORTILLO
DIRECTOR GENERAL

LIC. MANUEL CERVANTES IBARRA
SUBDIRECTOR GENERAL DE OPERACION

J. ANTONIO RIVERO GARDUÑO
GERENTE DE TRANSPORTE
MEXICO, D. F.

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES

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

DIVISION
DE
VERACRUZ AL ISTMO
REGION SURESTE
HORARIO Nº 7

COMIENZA A REGIR A LAS 0H. 01M. DEL VIERNES
20 DE NOVIEMBRE DE 1992

Hora del meridiano 90°

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

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

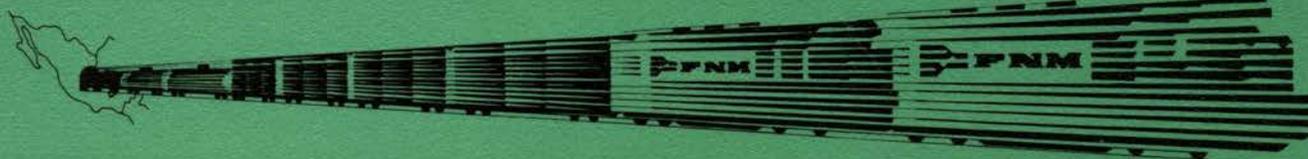
OFICIALES DE LA DIVISION

FCO. JAVIER POZAS HERNANDEZ
SUPT. DE DIVISION

JUAN GOMEZ GORRIZ
JESUS KRAUSS NIÑO
AYDTS SUPT. S. L.

CATARINO ALARCON HERNANDEZ
MOISES MALDONADO ARLANDIZ
AYDTS SUPT. S. T.

ENRIQUE CASTILLO CASTILLO
JEFE DE DESPACHADORES
TIERRA BLANCA, VER.



TONELAJE

(1) TONELAJE ECUACIONADO es una base nominal-técnica que tiene por objeto compensar -- uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para -- los trenes compuestos de carros cargados y vacíos, o de cargados y vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de -- unidades de que se compongan.

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

42 carros, con peso bruto total de:	2,100 Tons.
Factor carro 10, que multiplicado por 42 (carros) es igual a:	420 Tons.
TOTAL:	2,520 Tons. ECUACIONADAS.

(3) CUANDO LAS CONDICIONES ATMOSFERICAS lo -- requieran, puede reducirse hasta el 5% -- del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera -- oficina de comunicación en servicio.

TONELAJE ECUA

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

CLASE	S-7-C	DE-15	DE-33	DE-37	DE-15	DE-15	DE-37	DE-38	DE-15	DE-26
NUMEROS	14500 A 14599	14000 A 14499	13001 A 13075	12000 A 12012	11100 A 11168	11000 A 11075	10000 A 10049	9900 A 9909	9600 A 9651	9500 A 9552
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
RELACION DE ENGRANES	74-18	74-18	62-15	83-20	83-20	83-20	74-18	61-16	74-18	74-18
CABALLOS DE FUERZA (H.P.)	3000	3000	3000	2250	3000	3000	2250	2000	3000	2400
Fza. de tracc. continuada en lbs. a la velocidad minima	78,000	78,000	78,000	60,400	91,500	91,500	60,400	51,100	90,600	65,000
BASE RIGIDA EN PIES Y PULGADAS	13' 5"	13' 5"	13' 7"	9' 0"	13' 7"	13' 7"	9' 0"	9' 0"	13' 3"	9' 0"
PESO EN TONELADAS METRICAS	178.733	165.0	167.0	114.7	168.0	168.0	114.7	113.0	166.0	116.0

RUMBO AL NORTE		FACTOR	T O									
DE	A	CARRO										
MEDIAS AGUAS	RODRIGREZ CLARA	4	2000	2000	2000	775	2000	2000	775	705	2000	745
RODRIGREZ CLARA	DOBLADERO	4	2000	2000	2000	1305	2000	2000	1305	1190	2000	1265
DOBLADERO	TIERRA BLANCA	4	3000	3000	3000	1730	3000	3000	1730	1590	3000	1680
TIERRA BLANCA	LAS PRIETAS	3	2000	2000	2000	1500	2000	2000	1500	1370	2000	1450
LAS PRIETAS	REFUGIO	3	1600	1600	1600	1255	1600	1600	1255	1075	1600	1135
REFUGIO	TEZONAPA	3	1000	1000	1000	760	1000	1000	760	670	1000	740
TEZONAPA	MOTZORONGO	3	1600	1600	1600	1100	1600	1600	1100	1010	1600	1060
MOTZORONGO	XUCHILES	3	1350	1350	1350	995	1350	1350	995	870	1350	920
XUCHILES	CORDOBA	3	1000	1000	1000	760	1000	1000	760	670	1000	740
TIERRA BLANCA	GUAYABO	5	2230	2230	2230	2045	2230	2230	2045	1870	2230	1970
GUAYABO	PASO DEL TORO	5	1685	1685	1685	1060	1685	1685	1060	970	1685	1030
PASO DEL TORO	VERACRUZ	5	3500	3500	3500	2210	3500	3500	2210	2025	3500	2140
SAN CRISTOBAL	NOPALTEPEC	8				4070			4070	3725		3940
NOPALTEPEC	TRES VALLES	8				1775			1775	1625		1715
PRESIDENTE JUAREZ	GELA	5				1960			1960	1790		1900
GELA	TORO BRAVO	5				1130			1130	1030		1095
TORO BRAVO	PAPALOAPAN					BAJADA			BAJADA	BAJADA		BAJADA
SAN ANDRES TUXTLA	TILAPAM	5				2640			2640	2415		2560
TILAPAM	RODRIGREZ CLARA	5				1365			1365	1245		1320

RUMBO AL SUR		FACTOR	T O									
DE	A	CARRO										
CORDOBA	MOTZORONGO	4	2815	2815	2815	1770	2815	2815	1770	1625	2815	1715
MOTZORONGO	TEZONAPA	4	2365	2365	2365	1500	2365	2365	1500	1370	2365	1450
TEZONAPA	ACATLAN	4	2085	2085	2085	1320	2085	2085	1320	1205	2085	1275
ACATLAN	LAS PRIETAS	4	1580	1580	1580	1000	1580	1580	1000	918	1580	970
LAS PRIETAS	TIERRA BLANCA	4	3430	3430	3430	2165	3430	3430	2165	1980	3430	2095
TIERRA BLANCA	BENEMERITO JUAREZ	4	3310	3310	3310	2090	3310	3310	2090	1915	3310	2025
BENEMERITO JUAREZ	DOBLADERO	4	1540	1540	1540	960	1540	1540	960	890	1540	940
DOBLADERO	RODRIGREZ CLARA	4	2305	2305	2305	1455	2305	2305	1455	1330	2305	1410
RODRIGREZ CLARA	LOS TIGRES	4	1245	1245	1245	790	1245	1245	790	720	1245	760
LOS TIGRES	JUANITA	4	2305	2305	2305	1455	2305	2305	1455	1330	2305	1410
JUANITA	ACHOTAL	4	1245	1245	1245	790	1245	1245	790	720	1245	760
ACHOTAL	MEDIAS AGUAS	4	2155	2155	2155	1365	2155	2155	1365	1245	2155	1320
VERACRUZ	PASO DEL TORO	5	3430	3430	3430	2165	3430	3430	2165	2005	3430	2090
PASO DEL TORO	GUAYABO	5	1695	1695	1695	1070	1695	1695	1070	980	1695	1035
GUAYABO	TIERRA BLANCA	5	3655	3655	3655	2310	3655	3655	2310	2120	3655	2235
TRES VALLES	NOPALTEPEC	6				3720			3720	3410		3605
NOPALTEPEC	SAN CRISTOBAL	6				4355			4355	3995		4215
PAPALOAPAN	TORO BRAVO	5				955			955	870		920
TORO BRAVO	PRESIDENTE JUAREZ	5				1860			1860	1705		1800
RODRIGREZ CLARA	CUATOTOLAPAN	5				2970			2970	2720		2870
CUATOTOLAPAN	TILAPAM	5				2175			2175	2000		2105
TILAPAM	SAN ANDRES TUXTLA	3				790			790	730		760

VER NOTAS I Y II DEL PUNTO 30 DE LAS INSTRUCCIONES GENERALES

CIONADO (PARA RIEL SECO).

E L E C T R I C A S (N D E M).

DE-38	DE-35	DE-38	DE-37	DE-36	DE-35	DE-33	DE-32	DE-31	DE-30	DE-29	DE-28	DE-26	DE-15	DE-18	MP-15AC	SW-1504
9400 A 9425	9300 A 9341	9200 A 9299	9100 A 9199	9000 A 9044	8900 A 8986	8700 A 8799	8600 A 8619	8500 A 8585	8400 A 8409	8300 A 8331	8200 A 8256	8100 A 8144	6700 A 6799	5800 A 5889	9800 A 9825	8800 A 8852
18	18	18	18	18	18	18	18	20	20	18	25	20	18	18	15	17.22
105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
61-16	74-18	62-15	74-18	74-18	74-18	62-15	74-18	61-16	61-16	74-18	61-16	74-18	74-18	62-15	62-15	62-15
2000	3000	2000	2250	1800	3000	3000	3000	3000	3000	2750	2000	2400	3000	1310	1500	1500
51,100	78,000	50,000	60,400	46,000	78,000	78,000	78,000	73,000	50,000	70,000	48,000	53,000	90,600	34,000	46,800	42,000
9' 0"	13' 5"	9' 0"	9' 0"	9' 0"	13' 5"	13' 7"	11' 2"	13' 7"	9' 0"	12' 6"	9' 0"	9' 4"	13' 7"	9' 0"	33' 52"	56' 39"
114.0	165.0	113.3	114.7	110.0	165.0	167.0	172.4	165.0	120.0	170.5	116.0	116.0	166.0	80.0	112.522	99.818

N E L A D A S																
705	2000	705	775	655	2000	2000	2000	1700	705	745	705	745	2000	475	660	660
1190	2000	1190	1305	1100	2000	2000	2000	1700	1190	1265	1190	1265	2000	810	1090	1090
1590	3000	1590	1730	1460	3000	3000	3000	2550	1590	1680	1590	1680	3000	1075	1455	1455
1370	2000	1370	1500	1260	2000	2000	2000	1700	1370	1450	1370	1450	2000	930	1260	1260
1075	1600	1075	1255	985	1600	1600	1600	1360	1075	1135	1075	1135	1600	730	985	985
670	1000	670	760	640	1000	1000	1000	850	670	740	670	740	1000	475	640	640
1010	1600	1010	1100	995	1600	1600	1600	1360	1010	1060	1010	1060	1600	685	925	925
870	1350	870	995	800	1350	1350	1350	1150	870	920	870	920	1350	580	800	800
670	1000	670	760	640	1000	1000	1000	850	670	740	670	740	1000	475	640	640
1870	2230	1870	2045	1720	2230	2230	2230	1980	1870	1970	1870	1970	2230	1270	1720	1720
970	1685	970	1060	895	1685	1685	1685	1585	970	1030	970	1030	1685	660	895	895
2025	3500	2025	2210	1860	3500	3500	3500	2985	2025	2140	2025	2140	3500	1370	1860	1860
3725		3725	4070	3425					3725		3725	3940		2530	3425	3425
1625		1625	1775	1490					1625		1625	1715		1095	1490	1490
1790		1790	1960	1655					1790		1790	1900		1220	1650	1650
1030		1030	1130	950					1030		1030	1095		700	950	950
BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA					BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA		BAJADA	BAJADA	BAJADA
2415		2415	2640	2230					2415		2415	2560		1645	2225	2225
1245		1245	1365	1150					1245		1245	1320		940	1145	1145

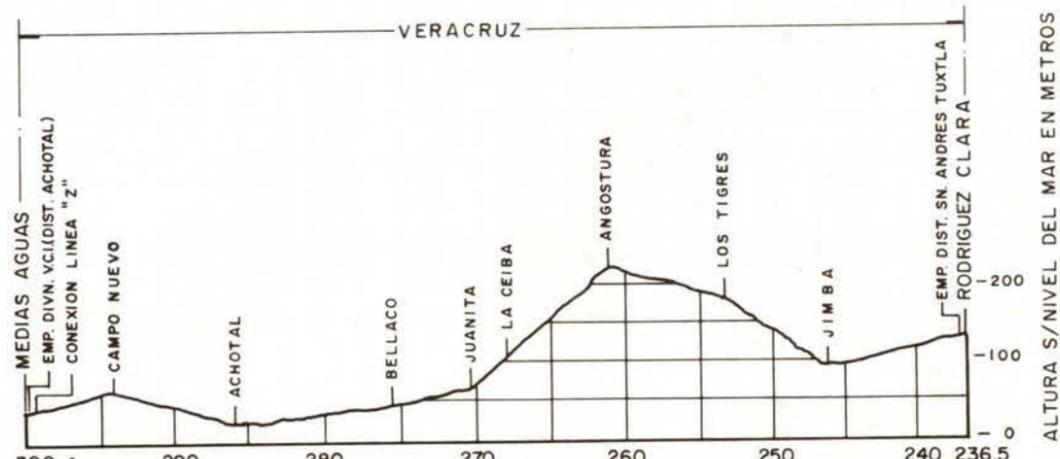
1625	2815	1625	1770	1490	2815	2815	2815	2395	1625	1715	1625	1715	2815	1095	1490	1490
1370	2365	1370	1500	1260	2365	2365	2365	2010</								

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE CORDOBA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE ACHOTAL	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUST. GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS			PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS		
		101	49					102	50				
		PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO					PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				
Z-97A	300.4	S. 22.10	S. 14.10		DN MEDIAS AGUAS (MS)			LI. 4.35	LI. 13.30	PATIO	BGRTY		
G-301	300.1			1.30	EMP. DIVN. VCI. (DIST. ACHOTAL)	12	0.00						
G-300	299.5				CONEXION LINEA "Z"						Y		
G-295	294.1	b. 22.19	b. 14.19		5.4 CAMPO NUEVO			b. 4.23	b. 13.20	27	GT		
G-286	285.9	p. 22.30	p. 14.30	0.00	8.2 ACHOTAL (A)	11	1.30	p. 4.12	p. 13.09	129-16	GT		
G-276	275.6	b. 22.43	b.	1.30	10.3 BELLACO	14		b. 3.57	b.				
G-272	271.2	p. 22.52	p. 14.49		4.4 JUANITA (JU)	7	0.20	p. 3.51	p. 12.50	110-11	T		
G-268	268.0			1.20	3.2 LA CEIBA					108			
G-262	261.1	b. 23.04	b. 15.00		6.9 ANGOSTURA	13		b. 3.37	b. 12.38	100	T		
G-255	254.7	p. 23.14	p. 15.10	1.04	6.4 LOS TIGRES (XR)	11	0.52	p. 3.28	p. 12.30	104-21	T		
G-247	246.1	b. 23.24		0.70	8.6 JIMBA		1.10	b. 3.17		NO HAY			
G-237A	236.9			0.20	9.2 EMP. DIST. SAN ANDRES TUXTLA	23	1.40						
G-237	236.5	LI. 23.40	LI. 15.30		0.4 DN RODRIGUEZ CLARA (B)			S. 3.05	S. 12.10	PATIO 79-106	GRY		

HORARIO No. 7

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

- NOTAS:
- 1).-Trenes del Distrito de Achotal al invadir cualquier tramo de la Via Principal del Distrito de Coatzacoalcos de la División del Sureste, inclusive la vía de conexión Línea "Z" (Brazo de la "Y" que conecta las vías principales de dichos Distritos), se protegerán por medio de abanderados.
 - 2).-Trenes del distrito de Achotal irán pendientes de encontrar trenes del Distrito de San Andrés Tuxtla, moviéndose - bajo protección de abanderados entre Empalme Distrito San Andrés Tuxtla y Rodríguez Clara.
 - 3).-El Tiempo de los trenes en Achotal, se aplica frente al edificio de la Estación. (Excepción a la regla 5)
 - 4).-La distancia efectiva entre Angostura y Juanita es de 12.8 kilómetros.
 - 5).-La distancia efectiva entre Bellaco y Achotal es de 10.6 kilómetros.
 - 6).-La distancia efectiva entre Jimba y Los Tigres es de 8.2 kilómetros.
 - 7).-La distancia efectiva entre Empalme Distrito San Andrés Tuxtla y Jimba es de 7.5 kilómetros.



KILOMETROS	300.4	290	280	270	260	250	240	236.5
PENDIENTE MAXIMA % AL NORTE	1.30	0.00	1.30	1.20	1.20	1.04	0.70	0.20
AL SUR	0.00	1.30	1.30	0.20	0.20	0.52	1.00	1.40
ASCENDIENDO								
CURVATURA MAXIMA	6° 00'		5° 30'		3° 00'		2° 00'	
DISTRITO DE	ACHOTAL							

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE CORDOBA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE PAPALOAPAN	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUST. GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS			PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS		
		101	49					102	50				
		PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO					PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				
G-237	236.5	S. 23.55	S. 15.40	1.93	16	DN RODRIGUEZ CLARA (B)	24	2.28	LI. 2.50	LI. 12.05	PATIO 79-106	GRY	
G-221	220.2	p. 0.17	p. 16.00			D ISLA (IS)			p. 2.30	p. 11.46	78-39	GT	
G-210	209.9	b. 0.29	16.12	0.00	10	GARZA BLANCA	13	0.98	b. 2.16	b. 11.33	99	GT	
G-209	208.6	b.		1.03	9	1.3 MASOCO	14	1.00	b.		NO HAY PATIO 100-56		
G-201	200.4	p. 0.50	p. 16.24			DN AZUETA (PR)			p. 2.03	p. 11.21		T	
G-189	189.0	b. 1.04	b. 16.36	2.27	11	11.4 DOBLADERO	16	2.25	b. 1.48	b. 11.08	100	T	
G-183	182.7	b. 1.13	16.44		7	6.3 ARROYO CLARO	10		b. 1.39	10.59	120	T	
G-173	172.9	p. 1.27x102	p. 16.56	2.20	9	DN LOMA BONITA (BN)	13	2.18	p. 1.27x101	p. 10.48	95-60	T	
G-167	166.5	b. 1.35	17.03	1.59	6	6.4 OBISPO	8	2.28	b. 1.17	10.39	25	T	
G-161	160.8	b.		2.25	8	5.7 GUADAVICTOR	12	2.30	b.		NO HAY		
G-159	158.1	b. 1.47	b. 17.14			2.7 BENEMERITO JUAREZ			b. 1.05	b. 10.29	102	T	
G-152	151.6	b.				6.5 LAS PIÑAS			b.		NO HAY		
G-148	147.1	2.01	17.26	1.83	11	4.5 EMP. DIST. PRESIDENTE JUAREZ	15	1.87	0.49	10.16		TY	
G-147	146.3					0.8 ESCAPE EL HULE					76-45 PATIO 10-49	T	
G-145	144.6	p. 2.07	p. 17.32	0.00	3	DN PAPALOAPAN (HU)	4	0.15	p. 0.45	p. 10.12		BT	
G-143	142.3	b. 2.12	b. 17.35	1.57	2	2.3 CIUDAD GRAL. ALEMAN	4	0.70	b. 0.40	b. 10.07	50 PATIO 101-168	T	
G-134	133.6	p. 2.25	p. 17.47	2.08	9	DN 8.7 TRES VALLES (VA)	11	2.18	p. 0.29	p. 9.56		TY	
G-134A	133.4			0.50	15	0.2 EMP. DIST. SAN CRISTOBAL	18	1.00					
G-113	112.4	2.42	18.03			21.0 LAS YAGUAS			0.11	9.39	101	T	
G-110	109.5	p. 2.49	p. 18.08	0.45	4	2.9 D LA GRANJA (RO)	6	0.15	p. 0.05	p. 9.33	52-67	T	
G-104	103.2	b. 2.57	18.15	0.71	6	6.3 AMAPA	8	0.71	b. 23.56	9.25	86	T	
G-99	98.2	3.04	18.21		5	5.0 EL CIEN	7		23.49	9.19	PATIO 105	T	
G-95	94.3	3.10	18.28		4	DN 3.9 TIERRA BLANCA CGA. (CG)	6		23.44	9.14	666	BRT	
G-93A	93.0			1.71		1.3 CONEXION LINEA "GA"		1.72				Y	
G-93	92.3	3.20	LI. 18.35		3	DN 0.7 TIERRA BLANCA PASS. (BA)	4		S. 23.40	S. 9.10	357	CRTY	

HORARIO No. 7

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

- NOTAS:
- 1).-Trenes del Distrito de Papaloapan que tengan que virarse para entrar retrocediendo a Tierra Blanca Pasajeros, se protegerán por medio de abanderados al invadir la vía principal del Distrito de Piedras Negras.
 - 2).-La distancia efectiva entre Las Yaguas y Emp. Dist. San Cristobal es de 16.9 kilómetros.
 - 3).-Al encontrarse trenes en Emp. Dist. Presidente Juarez, utilizarán como escape la vía de conexión (Brazo Sur "Y"), y vía principal Dist. Presidente Juarez (Brazo Norte "Y"), según la dirección del tren que toma el escape, previa protección por medio de abanderados.
 - 4).-El tiempo de los trenes en Loma Bonita, se aplica frente al edificio de la estación. (Excepción a la Regla 5).

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE CORDOBA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE CORDOBA				TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUST. GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"
		PRIMERA CLASE		PASAJEROS DIARIO	P. POR CIENTO		ESTACIONES	PRIMERA CLASE		PASAJEROS DIARIO		ESCAPES	OTRAS				
		MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO					MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO								
G-93	92.3	S. 7.30	S. 18.55		4	ONTIERRA BLANCA PASS. (DS) (BA)	6	LI. 17.55	LI. 8.50	PATIO 357						CRTY	
G-89	88.3	7.38	19.02	1.27		CHICALON	6	17.44	8.41	40-20						T	
G-85	84.3	b. 7.44	19.07		4	LAS PRIETAS	6	b. 17.38	8.36	76-19						T	
G-78	78.0	p. 7.54	p. 19.15	1.10	6	TETELA (EA)	9	p. 17.29	p. 8.29	54-9						T	
G-76	75.9	b. 7.58			7	EL CAÑAVERAL	10	b. 17.24		NO HAY							
G-71	70.3	b. 8.06	19.23			CAMALOTE		b. 17.16	8.21	NO HAY						T	
G-70	69.1	p. 8.11	p. 19.27	2.00	2	VICENTE (CN)	2	p. 17.12	p. 8.17	81-64						T	
G-69	68.1	b. 8.14x50				LA MARGARITA		b. 17.08	8.14x201	27							
G-65	64.7	b. 8.19			8	MARTINICA	12	b. 17.03		NO HAY							
G-61	60.9	p. 8.26	p. 19.37	1.55		ACATLAN (AC)		p. 16.57	p. 8.05	75-18						T	
G-58	57.5	b.		1.42		GUADALUPE DE REYES	7	b.		NO HAY							
G-56	55.5	b. 8.34	19.43	1.90	5	LA ESTRELLA		b. 16.47	7.57	41						T	
G-54	53.3	b. 8.39	19.47	2.21	3	RANCHO TABLAS	4	b. 16.42	7.54	PATIO 51						T	
G-52	51.7	p. 8.44	p. 19.50	2.60	2	REFUGIO (RG)	3	p. 16.38	p. 7.51	PATIO 51-26						T	
G-48	47.8	p. 8.53	p. 19.57	2.77	6	TEZONAPA (PA)	7	p. 16.29	p. 7.43	PATIO 75-17						T	
G-42	41.4	p. 9.03	p. 20.06	1.88	7	MOTZORONGO (MO)	9	p. 16.19	p. 7.33	PATIO 122-17						T	
G-38	37.6	b. 9.09		2.77	7	EL PARAISO	9	b. 16.12		NO HAY							
G-35	34.7	p. 9.15	p. 20.15			PRESIDIO (RD)		p. 16.07	p. 7.23	44						T	
G-33	32.2	b. 9.20	b.	2.18	3	POCITOS	4	b. 16.01	b.	6						T	
G-30	29.3	b. 9.25	b.	2.38	5	LA ZAFRA	7	b. 15.56	b.	NO HAY							
G-28	27.2	p. 9.30	p. 20.25			OMEALCA (MA)		p. 15.52	p. 7.11	24-65						BT	
G-24	23.6	b. 9.37		1.82	4	XUCHILES	5	b. 15.45		NO HAY							
G-17	16.9	b. 9.50	b. 20.39	2.80	9	CUICHAPA V.C.I.	12	b. 15.34	b. 6.55	92							
G-14	14.0	p. 9.56	20.43	2.02	3	CERRO BLANCO (CB)	4	p. 15.29	6.50	43						T	
G-13	13.0	b.		2.22	6	LOS ANGELES	8	b.		NO HAY							
G-10	9.6	b. 10.06	20.50			LA PATRONA		b. 15.18	6.43	110						T	
G-6	6.0	b. 10.11				AMATLAN		b. 15.13		NO HAY							
G-4	3.1	b. 10.16	20.58	2.00	9	SAN MIGUELITO	14	b. 15.08	6.35	45						T	
G-0	0.0	LI. 10.25	LI. 21.05			CORDOBA (CA)		S. 15.00	S. 6.30	PATIO 448						BRTY	

HORARIO No. 7

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

El perfil de este distrito en la pag. 11

NOTA:

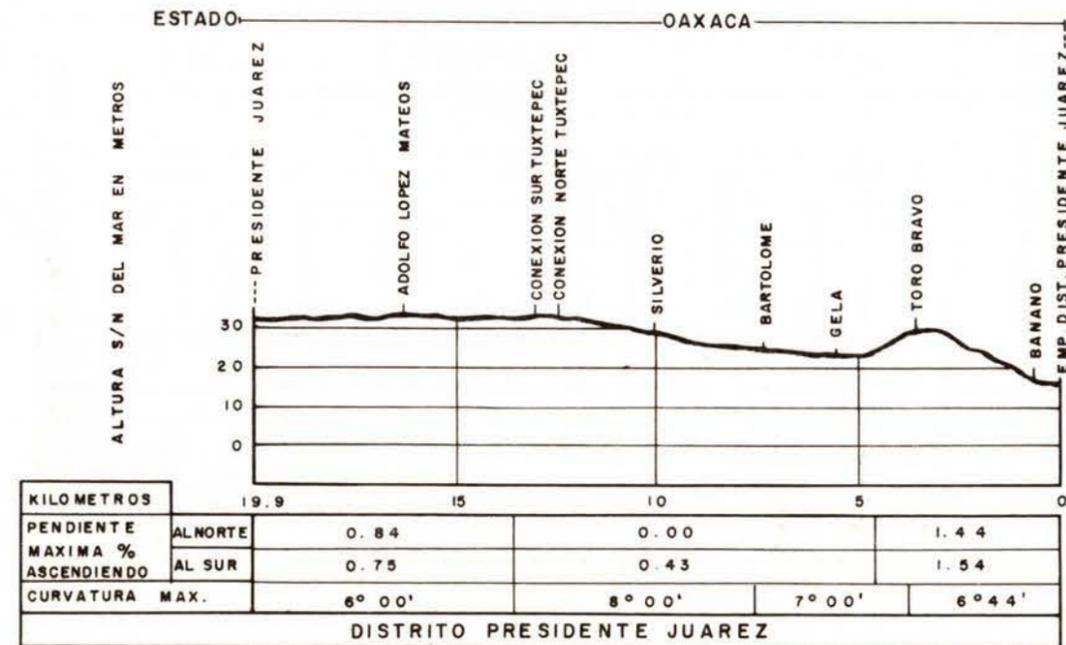
1).- El tiempo de los trenes en Vicente, se aplica frente al edificio de la estación. (Excepción a la Regla 5).

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. PRESIDENTE JUAREZ KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE PRESIDENTE JUAREZ				TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		TELEFONO "Y"	
		PRIMERA CLASE		PASAJEROS	P. POR CIENTO		PRIMERA CLASE		PASAJEROS	ESCAPES		OTRAS			
		MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO				MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO							
GF-20	19.9					PRESIDENTE JUAREZ									Y
GF-17	16.4				0.84	ADOLFO LOPEZ MATEOS				15	0.75				Y
GF-13-A	12.8					CONEXION SUR TUXTEPEC									
GF-13	12.5					CONEXION NORTE TUXTEPEC									
GF-11	10.1				0.00	SILVERIO					0.43			12	
GF-8	7.5					BARTOLOME								5ES	
GF-6	5.6					GELA									
GF-4	3.7					TORO BRAVO				16					
GF-1	0.7					BANANO					1.54				
G-148	0.0				1.44	EMP. DIST. PDTE. JUAREZ									TY

HORARIO No. 7

NOTAS:

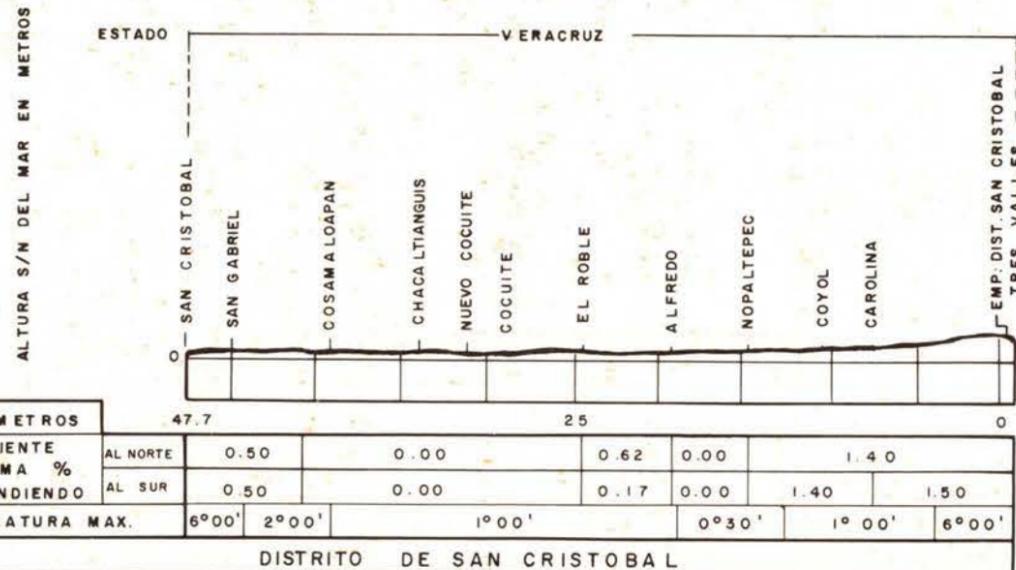
- 1.- El servicio de Patio, entre Presidente Juárez y Papaloapan se hace con la máquina y tripulación del Patio de Papaloapan.
- 2.- El Jefe de Patio debe registrarse en Papaloapan y Tuxtepec y dar diariamente llegada a, y salida de Presidente Juárez.
- 3.- ESTAS INSTRUCCIONES NO CONFIEREN NINGUN DERECHO A LA MAQUINA DE PATIO PARA OCUPAR LA VIA PRINCIPAL DENTRO DEL TIEMPO DE TRENES DE PRIMERA CLASE DEL DISTRITO DE PAPALOAPAN.
- 4.- La Estación de Tuxtepec esta a 678 metros de la via principal en el extremo de la cola de la "Y" de Kilóm. GF-13-A; Hay servicio de agencia y comunicación con la oficina de Despachadores, su llamada Telegrafica es XU.
- 5.- La via entre las Conexiones Norte y Sur y Tuxtepec tiene una curvatura hasta de 8°, estando a nivel.
- 6.- Las máquinas de patio entran retrocediendo a la estación de Tuxtepec y salen de frente, utilizando la conexión respectiva.
- 7.- La "Y" ubicada en Kilom. GF-19.4 es propiedad de la Cía. Fapatux.



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. SAN CRISTOBAL KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE SAN CRISTOBAL ESTACIONES	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	PERA REGISTRO TELEFONO "Y"								
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS										
									POR CIENTO	PASA-JEROS	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO				
GB-48	47.7	0.50	11	D SAN CRISTOBAL (SB)	13	0.50	ESCAPES: PATIO	PRTY								
GB-41	40.8															
GB-40	39.3			D COSAMALOAPAN (PO)												
GB-34	34.0			18					5.3 CHACALTIANGUIS	20	0.00	NO HAY				
GB-31	30.7								3.3 NUEVO COCUITE							
GB-30	29.2								1.5 COCUITE							
GB-25	24.9			13					4.3 EL ROBLE	14	0.17	NO HAY				
GB-20	19.8								5.1 ALFREDO							
GB-16	15.2			0.62					4.6 NOPALTEPEC	7	0.00	37				
GB-12	11.3			1.40					5	3.9 COYOL	6	1.40	59			
GB-8	8.0									3.3 CAROLINA						
G-134-A	0.0									8.0 EMP. DIST. SAN CRISTOBAL				17	1.50	NO HAY
G-134	0.2									0.2 DN TRES VALLES (VA)						
HORARIO N° 7																

NOTAS:

1).- Trenes del Distrito de San Cristobal, al invadir cualquier tramo de la via principal del Distrito de Papaloapan, se protegeran por medio de abanderados.



Dib. Griseida L. S.

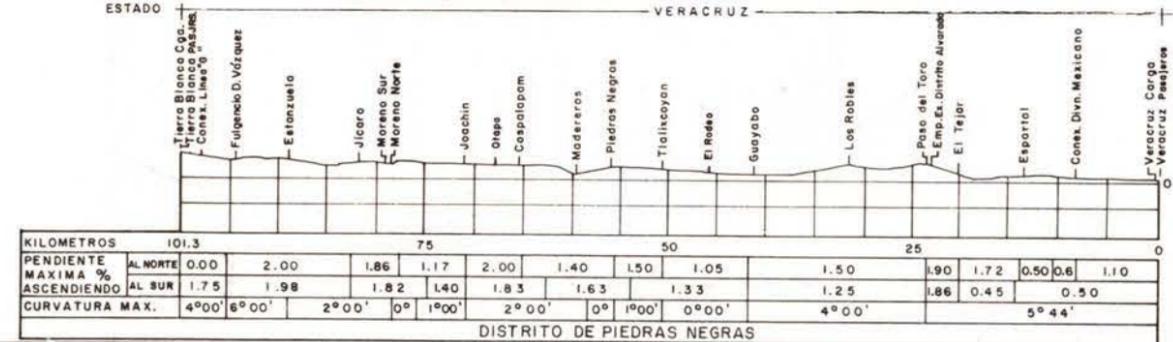
DIB. GRISEIDA L. S.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE VERACRUZ KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE PIEDRAS NEGRAS ESTACIONES	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO M. GIRATORIO REGISTRO TELEFONO "Y"			
		PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO		PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO					
									PASAJEROS DIARIO	POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO
G-95	103.3	101	0.00	DN TIERRA BLANCA CGA. (CG)	9	1.75	ESCAPES: PATIO	BRT			
G-93	101.3			DN TIERRA BLANCA PASS. (DS-BA)							
GA-101	100.5			CONEX. LINEA "G"							
GA-95	94.4			6.5 FULGENCIO D. VAZQUEZ					7	1.98	23.10
GA-89	88.8			5.6 ESTANZUELA							
GA-83	82.7			6.1 JICARO					7	22.56	83
GA-79	78.9			3.8 MORENO SUR					11	1.82	NO HAY
GA-78	77.7			1.2 MORENO NORTE							
GA-72	71.8			5.9 JOACHIN					11	22.39	49-139
GA-70	69.4			2.4 OTAPA					18	1.83	NO HAY
GA-68	67.4			2.0 COSPALAPAM							
GA-60	59.5			7.9 MADEREROS							
GA-56	55.8			4.4 PIEDRAS NEGRAS (NS)					6	22.18	124
GA-51	51.0			4.7 TLALIXCOYAN					11	1.33	NO HAY
GA-46	45.4			5.6 EL RODEO							
GA-42	41.6			3.8 GUAYABO					12	1.25	86
GA-33	32.2	9.4 LOS ROBLES									
GA-25	24.2	8.0 PASO DEL TORO (DN)	10	21.35	105 PATIO 7.4						
GA-25-A	24.1	1.90	14	1.86	NO HAY						
GA-20	19.3	4.8 EL TEJAR									
GA-14	13.4	5.36 ESPARTAL									
GA-9	8.3	1.10	16	0.50	21.04						
GA-2	1.3	7.0 CONEXION DIVN. MEXICANO DN VERACRUZ CARGA (VC)									
GA-0	0.0	1.3 DN VERACRUZ PASAJEROS (VX)									
HORARIO N° 7											

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

- Trenes del Distrito de Piedras Negras que tengan que virarse para entrar retrocediendo a Tierra Blanca Pass., se protegerán por medio de abanderados al invadir cualquier tramo de la via principal del Distrito de Papaloapan.
- Trenes del Distrito de Piedras Negras al invadir cualquier tramo de la via principal del Distrito de Papaloapan para entrar a, o salir de Tierra Blanca Cga., se protegerán por medio de abanderados.



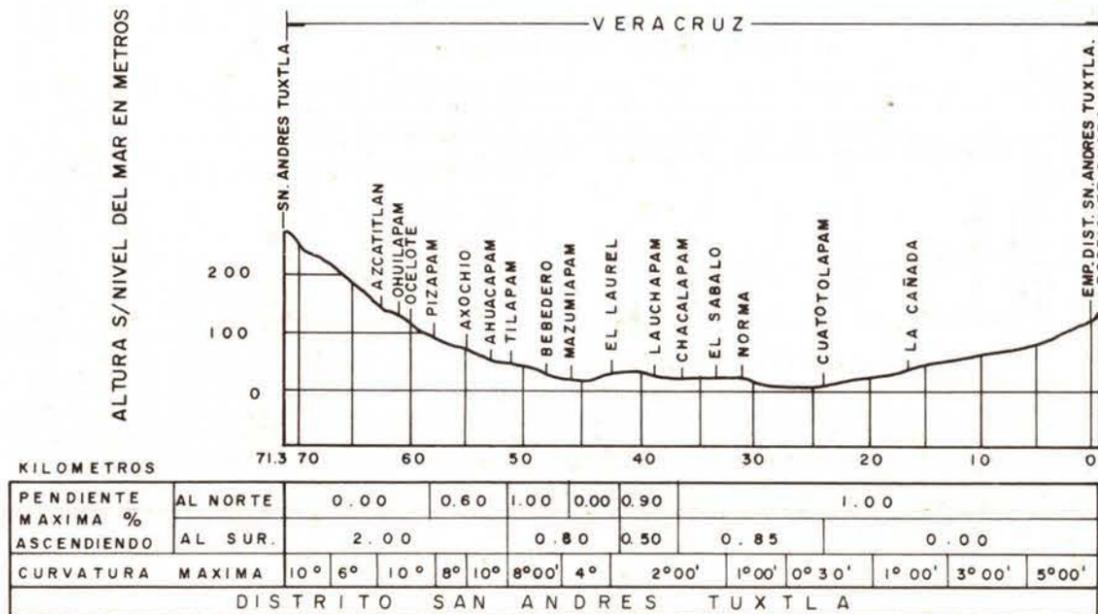
DISTRITO DE PIEDRAS NEGRAS

Dib. Griseida L. S.

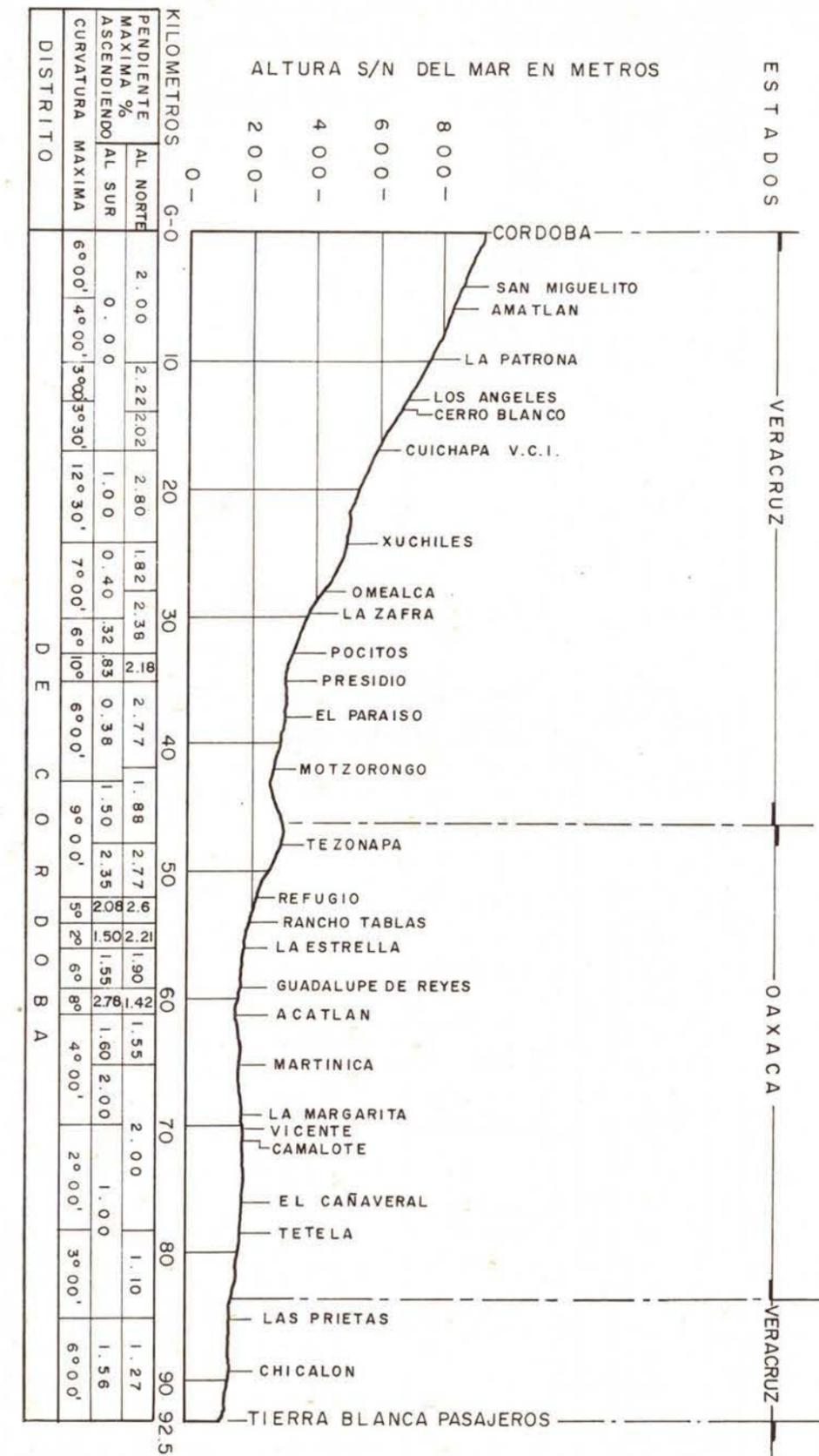
NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. SN. ANDRES TUXTLA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE SAN ANDRES TUXTLA	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		GANADO REGISTRO TELEGRAFICO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO PASAJEROS			PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	MIXTOS y CARGA	ESCAPES	OTRAS	
GD-72	71.3			SAN ANDRES TUXTLA						PATIO TY
GD-62	61.3		20	AZCATITLAN	22					NO HAY
GD-61	60.8	0.00		OHUILAPAM						NO HAY
GD-60	59.3			OCELOTE						NO HAY
GD-59	58.2		17	PIZAPAM	19					NO HAY
GD-55	55.0			AXOCHIO						NO HAY
GD-54	53.8	0.60		AHUACAPAM						NO HAY
GD-52	51.6			TILAPAM						20
GD-47	47.0	1.00	11	BEBEDERO	12					NO HAY
GD-46	45.7			MAZUMIAPAM						5
GD-43	42.1	0.00	7	EL LAUREL	8					21
GD-38	37.4	0.90	11	LAUCHAPAM	12					12
GD-37	36.4			CHACALAPAM						9
GD-34	34.0			EL SABALO						8 - EN
GD-31	30.7		24	NORMA	26					NO HAY
GD-24	23.4	1.00		CUATOTOLAPAM						27 - 17
GD-17	16.6		11	LA CAÑADA	12					15
G-237A	0.0			EMPALME DISTRITO SN. ANDRES TUXTLA						PATIO
G-237	0.4		23	RODRIGUEZ CLARA (B)	26					79-106 GRTY
HORARIO No 7										

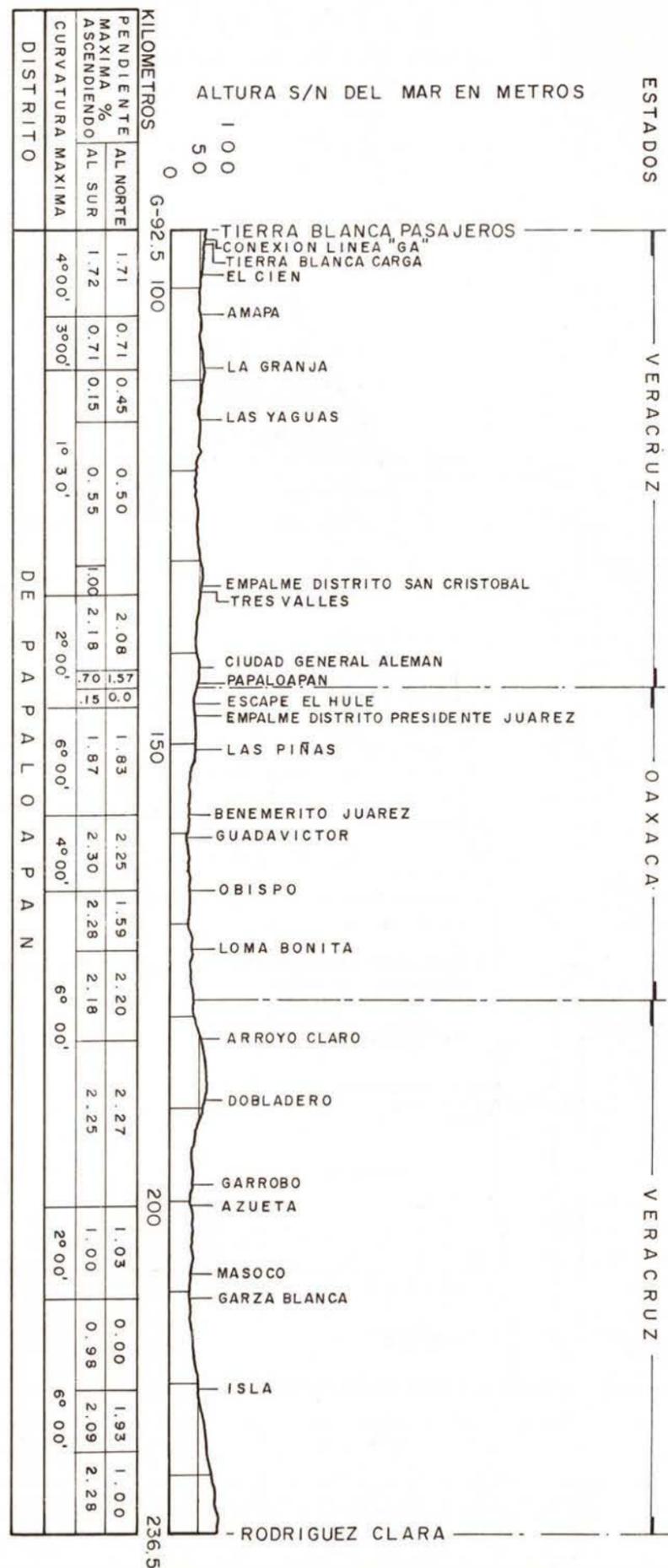
NOTA:

1).-Trenes del Distrito de San Andrés Tuxtla están autorizados a ocupar la vía principal del Distrito de Papaloapan entre Empalme Distrito San Andrés Tuxtla y Rodríguez Clara, bajo protección de abanderados.



DIB. R.B.A.





INSTRUCCIONES GENERALES

- 1).= LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES, designándolas a la derecha o a la izquierda de la vía principal, se ha hecho tomando como base el orden de progresión del kilometraje.
- 2).= LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, ASI COMO LOS EXTRAS -- CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", -- que no deban parar en estaciones, ya sea que corran a -- tiempo o que tengan órdenes de tren para correr tarde, -- deben desarrollar la velocidad conveniente para evitar el tener que pararse en estaciones para esperar el tiempo de salida.
- 3).= LOS TRENES REGULARES Y LOS EXTRAS CREADOS CONFORME -- AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que corran 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 ha-- cer parada en estaciones intermedias donde sólo ten gan tiempo de salida, deben emplear el correspondiente -- "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES", ya que la diferencia -- entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es pa ra ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones; pe ro los trenes regulares de pasajeros no deben llegar al -- lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., con anti cipación mayor de cinco (5) minutos aún cuando el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES", se los permita. Estas disposi ciones son aplicables a trenes extras de pasajeros autori zados conforme al ejemplo (3) de la forma "G".
- 5).= MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, TRENES DE PASAJEROS, -- MIXTOS Y DE CARGA COMPUESTOS TOTALMENTE CON UNIDA-- DES DE ARRASTRE EQUIPADAS CON RUEDAS DE ACERO, deben ha-- cer el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES" para trenes de pa sajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachado res desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- 6).= TRENES REGULARES DE PASAJEROS Y MIXTOS QUE EN UNA -- ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLEGADA Y SALIDA, no de-- berán llegar a, ni salir del lugar donde dejan y toman pa saje, express, etc., antes del tiempo marcado para su lle gada o salida, respectivamente.
- 7).= CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan -- marcado tiempo muerto en alguna estación, corran re-- trasados, quedan facultados para salir sin permanecer to do el tiempo autorizado en el itinerario, excepto donde -- se destina dicho tiempo para tomar alimentos, SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS, y comunicándolo, previamente, al Despacha-- dor; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida -- anunciada al público en el pizarrón.
- 8).= CUANDO UN TREN NO PUEDA INICIAR SU MARCHA A LA HORA -- QUE TENGA FIJADA PARA ELLO, o bien continuarla si -- se ha detenido en tránsito, el Conductor o el Maquinista -- debe comunicarse inmediatamente con el Despachador, infor mándole la causa de la demora y la hora probable en que -- puedan salir o reanudar su marcha.
- 9).= CUANDO SE LLEGUE A UN PUNTO DE ENCUENTRO O LIBRA-- MIENTO y el tren que se espera no está a la vista, -- el Conductor, o el Maquinista en su caso, se comunicará -- inmediatamente con el Despachador para que éste disponga -- lo conveniente.
- 10).= ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS EN ESTACIONES SIN SERVI-- CIO DE COMUNICACION. Todo tren que con mucha anti cipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y -- aquellos trenes que vayan a librar el tiempo de itine-- rario de trenes superiores en estaciones sin servicio de -- comunicación, pedirán informes al Despachador antes de sa lir de la última estación de comunicación en servicio.
- 11).= PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES cuan-- do 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 regis tren en la forma prescrita por el Reglamento, y cuando ha yan recibido el "O.S.", autorizarán al Telegrafista por -- medio de orden de tren para que los registre, dándole en -- la misma los datos necesarios.
- 12).= EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELEGRA -- FICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya Tele-- grafista en servicio debe dejarse el libro de registro de trenes en la caja para guías, si la hay, y, a falta de és ta, en la caseta del teléfono o del telegrafo.
- 13).= TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes -- continuadas del uno y medio por ciento o mayores, -- debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. Los Conductores vigilarán el cumplimiento de la Regla 395
- 14).= TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por es -- tar doblando o por cualquier otra causa, en pendien -- tes del uno y medio por ciento o mayores, deben asegurar -- los de manera efectiva, para evitar posibles accidentes.
- 15).= CUANDO SE DEJEN CARROS CARGADOS O VACIOS lejos de -- los edificios de las estaciones, los Conductores, o Jefes de Patio, en su caso, deben informar al Jefe de Es -- tación correspondiente los números y la hora en que fue -- ron dejados.
- 16).= EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O -- MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben via -- jar el Conductor y el Garrotero de atrás, así como los -- funcionarios u oficiales.
- 17).= USO DEL SILBATO O BOCINA. Debe evitarse al estar -- cerca de trenes de pasajeros: salvo en los casos -- previstos por el Reglamento, cuando se trate de evitar -- accidentes.
- 18).= TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS EN QUE -- NO HAY SERVICIO DE PATIO, deben entrar por la vía -- auxiliar que encuentren expedita, siempre que no esté a -- signada a determinado servicio, y si su tren no cabe en -- una sola vía, harán los cortes necesarios para dejar li -- bre la vía principal y las de operaciones.
- 19).= CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O -- MIXTOS, deben traer consigo su equipo para el mane -- jo de boletos.
- 20).= DESCARGA DE TANQUES CONTENIENDO MATERIAS INFLAMA-- BLES. Los tanques conteniendo gasolina o sus deri -- vados, alcohol, aceite combustible, kerosina, petróleo re -- finado, o cualquier otro líquido inflamable, deben ser -- descargados en la vía destinada para descarga de tanques. En donde no haya vía para tal objeto, la descarga debe ha cerse en la vía de la bodega, pero aislándolos de los de -- más carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca -- la mayor seguridad.
- 21).= DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros a nivel con ca -- lles o caminos públicos no deben obstruirse por más -- de cinco (5) minutos, pero si la ejecución del trabajo re quiere más de ese tiempo, deben librarse tales cruceros -- cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a pe -- tones y vehículos, si hay algunos esperando paso.
- 22).= CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.
 - TIPO "A".= Los formados por vías férreas a nivel y gober -- nados por Sistema de Señales C.T.C.
 - TIPO "B".= Los formados por vías férreas a nivel y gober -- nados por Señales de Enclavamiento (Reg.165).
 - TIPO "C".= Los formados por vías férreas a nivel y gober -- nados por Guarda-Crucero. Los trenes deben a -- proximarse a velocidad reducida y regirse por las señales -- del Guarda-Crucero. Si faltara éste, protegerán su paso -- sobre el crucero por medio de un miembro de la tripula -- ción.
 - TIPO "D".= Los formados por vías férreas a nivel y prote -- gidos por semáforos de acción electro-automati -- ca que exhiben luces rojas a destellos y accionan campa -- nas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se en -- ciende continua o intermitentemente, es indicación de que -- las señales están al corriente y el tren puede proseguir, -- pero si la luz lateral no se enciende, es indicación de -- que las señales no funcionan y entonces debe protegerse -- el paso por medio de abanderados.
 - TIPO "E".= Los formados por vías férreas a nivel y gober -- nados por puerta o disco rojo de día y además -- lámpara con luz roja de noche, cuya posición normal es -- obstruyendo la vía que no tiene preferencia. Los trenes -- que se aproximen por la vía que tiene preferencia obser -- varán cuidadosamente la posición de la puerta o disco, -- para obrar en consecuencia. Los trenes que se muevan -- por la vía que no tiene preferencia, harán parada efecti -- va antes de pasar el crucero y si no hay tren a la vista -- por la vía que tiene preferencia, la tripulación acciona -- rá la puerta o disco para colocarlo en la posición de -- obstruir la vía que tiene preferencia; después de pasar -- su tren, restablecerá dicha puerta o disco a su posición -- normal.
 - TIPO "F".= Los formados por vías férreas a nivel y anun -- ciados por placas alusivas. No tienen señales -- ni Guarda-Crucero.

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

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

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

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

Cuando un tren inicie o termine su carrera en un lugar donde no haya comunicación con el Despachador, ni Registro de Trenes, debe dejar su forma OD-61 en el buzón de guías, si lo hay, o en su defecto, entregarla en la primera oficina de comunicación en servicio. Otros trenes que necesiten conocer la llegada o salida de trenes en los lugares a que se refiere la disposición anterior, deben buscar esta forma en el buzón de guías.

24).= DONDE HAYA CAJAS PARA GUIAS, los Telegrafistas o Agentes-Telegrafistas dejarán en ellas el aviso a que se refiere la Regla 348. (Excepción a la misma Regla)

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

26).= LIBRAMIENTO FISICO DE LAS INSTALACIONES DEL CAMINO Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.), hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos, túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, báculos 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 cruceta de los postes, bajo el aislador o aisladores correspondientes.

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

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

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

29).= CARACTERISTICAS Y USO DEL CAMBIO "TRES EN UNO". El cambio "TRES EN UNO" puede ser operado manual o automáticamente. La operación manual es idéntica a la de los cambios rígidlos ordinarios. La operación automática se efectúa al paso de los trenes por medio de un mecanismo, de tal manera que los trenes pueden salir del escape o vía secundaria "pasando" las agujas, es decir, aún cuando éstas se encuentren cerradas, las cejas de las ruedas pueden abrirlas sin dañar la estructura del cambio. De diez a doce segundos, aproximadamente, después de que las últimas ruedas han accionado las agujas, éstas retornarán automáticamente a su posición normal.

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

El cambio "TRES EN UNO", se distingue de los rígidlos 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 carros o sin ellos, está obligado a pasar sobre estos cambios, en dirección de la punta de las agujas a una velocidad que no exceda de veinticinco (25) kilómetros por hora hasta que hayan pasado todas las ruedas de las máquinas, si van solas, o de todos los carros que dichas máquinas manejen.

30).= NO DEBEN OPERAR LOCOMOTORAS sobre tramos en que no tengan señalado tonelaje, salvo instrucciones expresas del Superintendente de División.

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

II.- CUANDO POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA sea necesario independizar un motor de tracción a las locomotoras, deberán correr a su terminal con máquina sola o con cabús, conservando en su recorrido una velocidad de 38 K.P.H. a excepción de los trayectos que están protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de tracción los restantes quedan conectados en paralelo con el generador principal en tales condiciones, es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de las locomotoras a menos de la que esta señalada, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

31).= ACCIDENTES PERSONALES.

I).- EN CASO DE ACCIDENTES PERSONALES, quedan al servicio de los Trabajadores Ferrocarrileros, o pasajeros, todos los Hospitales del IMSS., en la República Mexicana.

II).- EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediatamente al Superintendente de la División y a la Subgerencia de Administración, atención personal Ayudantía Médica. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico del IMSS., más inmediato, a la brevedad posible.

III).- CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, éste será enviado lo más rápidamente posible al servicio de Urgencias del Hospital del IMSS., más cercano. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjese le a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien debe llamar al Médico del IMSS., más próximo para que éste envíe ambulancia o transporte aéreo a recogerlo.

IV).- SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE POR MEDICOS PARTICULARES, AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS que sean absolutamente necesarias para protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Médico del IMSS.

V).- LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS y resulten lesionadas por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las Autoridades Locales.

VI).- CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del Médico del IMSS., deberá darse aviso por teléfono al Seguro Social, al Superintendente de la División y a la Subgerencia de Administración, atención Ayudantía Médica

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

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

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1.-RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS. En las oficinas telegráficas de Medias Aguas, Rodríguez Clara, Papaloapan, Tres Valles, Tierra Blanca Pasajeros, Tierra Blanca Carga, Veracruz Pasajeros, Veracruz Carga, Córdoba, Motzorongo y San Cristóbal.

2.-LIBROS DE BOLETINES. En las Oficinas telegráficas de Medias Aguas, Rodríguez Clara, Papaloapan, Tres Valles, Tierra Blanca Pasajeros, Tierra Blanca Carga, Veracruz Pasajeros, Veracruz Carga, Córdoba, Motzorongo y San Cristóbal.

3.-GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS. En concordancia con la Regla 103-A, del Reglamento de Transportes, los trenes que manejen esta clase de equipo, no deben exceder la velocidad de 30 K.P.H., en tangentes, ni de 20 K.P.H., en curvas.

Como excepción a ésta disposición, los trenes que manejen grúas ORTON podrán correr hasta 45 K.P.H., en tangentes y 35 K.P.H., en curvas, pero en el Distrito de Córdoba no excederán de 35 K.P.H., en tangentes ni de 25 K.P.H., en curvas.

4.-ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE. DISTRITO DE CORDOBA: Omealca, Motzorongo, Tezonapa y Acatlán. DISTRITO DE PAPAALOAPAN: Tres Valles, Papaloapan, Azueta y Rodríguez Clara.

DISTRITO DE SAN ANDRES TUXTLA: Cuatutolapan y Tilapan. DISTRITO DE SAN CRISTOBAL: Nopaltepec. DISTRITO DE PIEDRAS NEGRAS: Paso del Toro, Piedras Negras y Joachín.

5.-AVISO DE COMIDAS A RESTAURANTES. Los conductores de trenes de pasajeros informarán desde las estaciones que se indican, el número de pasajeros que tomarán alimentos en los restaurantes que a continuación se señalan: No.101 de Papaloapan, al restaurante de Tierra Blanca. Nos.50 y 102 de Rodríguez Clara, al restaurante de Medias Aguas.

6.-COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS. En trenes de carga la máquina ayudadora debe intercalarse de manera que cada máquina remolque su propio tonelaje.

7.-PARADAS PARA LA INSPECCION DE TRENES DE CARGA. Los trenes de carga deberán hacer una parada cada 50 kilómetros, aproximadamente, para que el personal trenista lleve a cabo la inspección prescrita por el Reglamento de Transportes en sus Reglas 366 y 395, a menos que antes y dentro del tramo correspondiente hayan hecho la parada y efectuado la inspección, en cuyo caso deberá tomarse como base el kilómetro donde se dió cumplimiento a ésta disposición, para calcular la distancia de la próxima parada con el mismo objeto. Estas paradas no deberán hacerse entre estaciones.

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

VERACRUZ 0h01m a 24h00m.
TIERRA BLANCA 0h01m a 24h00m.
CORDOBA 0h01m a 22h00m.
PAPAALOAPAN 9h00m a 17h00m.
MEDIAS AGUAS 0h01m a 24h00m.

9.-UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO. MEDIAS AGUAS: Sobre el Distrito de Achatal en Kilómetro G-297+957, y sobre el Distrito de Coatzacoalcos de la División Sureste N.T., al Norte en kilómetro Z-93+984 y al Sur en kilómetro Z-98+715.

RODRIGUEZ CLARA: Sobre el Distrito de Papaloapan al Norte en kilómetro G-233+750, al Sur sobre el Distrito de Achatal en kilómetro G-238+895 y sobre el Distrito de San Andrés Tuxtla en kilómetro GD-3+498.

AZUETA: Sobre el Distrito de Papaloapan, al Norte en kilómetro G-197+478 y al Sur en kilómetro G-201+377.

PAPAALOAPAN: Sobre el Distrito de Papaloapan al Norte en kilómetro G-139+966, al Sur en kilómetro G-150.0 y sobre el Distrito de Presidente Juárez al Sur en kilómetro GF-19.9. TRES VALLES: Sobre el Distrito de Papaloapan al Norte en kilómetro G-125.0, al Sur en kilómetro G-138.0 y sobre el Distrito de San Cristóbal en Kilómetro GB-2+802.

TIERRA BLANCA: Sobre el Distrito de Córdoba, al Norte en Kilómetro G-82.0, sobre el Distrito de Papaloapan al Sur en Kilómetro G-109.7 y sobre el Distrito de Piedras Negras en Kilómetro GA-92.0.

PASO DEL TORO: Al Norte en Kilómetro GA-23+158, al Sur en Kilómetro GA-26+600.

MOTZORONGO: Al Norte en kilómetro G-39.0, al Sur en Kilómetro G-44.0.

TEZONAPA: Al Norte en Kilómetro G-46+208, al Sur en Kilómetro G-48+900.

REFUGIO: Al Norte en Kilómetro G-49+940, al Sur en Kilómetro G-54+540.

SAN ANDRES TUXTLA: Al Norte en Kilómetro GD-70+660.
SAN CRISTOBAL: Al Norte en Kilómetro GB-42+354.
VERACRUZ: Sobre el Distrito de Orizaba de División Mexicana

al Norte en Kilómetro S-405.0 sobre el Distrito de Cardel de División Jalapa al Norte en Kilómetro V-451.0 y sobre el Distrito de Piedras Negras al Sur en Kilómetro GA-16.0. CORDOBA: Al Sur en Kilómetro G-10.0, sobre el Distrito de Orizaba de División Mexicana al Norte en kilómetro S-312+488.2 y al Sur en Kilómetro S-320+400.

10.-TELEFONOS. Todos los conductores deben llevar en sus trenes un aparato telefónico con sus varas respectivas, en condiciones de servicio normal, y en caso de que no les sea proporcionado deberán reportarlo antes de iniciar el viaje. Los conductores acudirán a la Oficina Telegráfica de la terminal para que les sea probado su aparato.

11.-CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y" EN UNIDADES DE 18 METROS.		
PASO DEL TORO	12	TUXTEPEC 20
SAN ANDRES TUXTLA	4	VERACRUZ 66
CORDOBA	10	SAN CRISTOBAL 5
ALFREDO	48	

12.-INFORME DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS. De acuerdo con la Regla 365 del Reglamento de Transportes, los conductores de trenes deben rendir sus informes de carros tomados y dejados a la terminación de su viaje, según la dirección de que se trate. Al tren que le corresponda.

13.-INFORME DE LADEROS. De acuerdo con la Regla 365 del Reglamento de Transportes y del Artículo 214 del Boletín General de Transportes, los informes de laderos deben rendirse a la terminación de su viaje según la dirección de que se trate. Al tren que le correspondiera.

14.-UBICACION Y DIMENSIONES (GALIBOS) DE PUENTES.

DISTRITOS DE CORDOBA, PAPAALOAPAN Y ACHATAL.

UBICACION	A N C H O (METROS)	A L T O (METROS)
G-143+990	4.62	6.37
G-168+340	4.70	6.43
G-177+790	4.70	6.20
G-200+610	4.70	5.20
G-203+330	5.00	6.90
G-273+910	5.00	6.98
G-275+420	4.70	6.52
G-281+120	4.70	6.52

DISTRITO DE PIEDRAS NEGRAS.

GA-19+430	4.97	6.88
GA-23+330	5.29	7.20
GA-59+220	4.59	6.28
GA-70+760	4.62	6.36
GA-78+380	5.11	6.77
GA-88+110	5.11	6.70

DISTRITO DE SAN ANDRES TUXTLA.

GD-20+880	4.28	7.34
GD-36+890	4.26	6.90
GD-45+700	4.36	6.70

15.-DISTRITO DE ACHATAL.

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

ACHOTAL: La vía auxiliar situada al Norte de la Estación.
JUANITA: La primera vía a la izquierda de la vía principal, frente al edificio de la Estación.
LOS TIGRES: La primera vía a la izquierda de la vía principal, frente al edificio de la Estación.

II.-VIAS DEL PUBLICO:

JUANITA: La vía auxiliar situada frente a la Estación y apoyada en el escape.
LOS TIGRES: La vía auxiliar situada frente a la Estación y apoyada en el escape.
RODRIGUEZ CLARA: La vía de la bodega, y para cargar con la piña la auxiliar al Sur de la cola de la "Y" en el Distrito de San Andrés Tuxtla.

III.-VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Angostura espuela E.S., apoyada en el escape, capacidad 4-

unidades, propiedad de Arenas Sficas GAL-BAR. S. A.

IV.-AL APROXIMARSE A MEDIAS AGUAS, LOS TRENES DE PASAJEROS-- PROCEDERAN COMO SIGUE:

No.102 entrará de frente por la vía principal hasta el andén de la Estación.

No.50 se virará en la "Y" utilizando el brazo Norte (vía de conexión) para entrar retrocediendo por la vía principal del Distrito de Coatzacoalcos, hasta el andén de la estación.

V.-La "Y" de Medias Aguas está formada mediante la vía de -- conexión que une las principales del Distrito de Acholal y -- del Distrito de Coatzacoalcos, División Sureste, formando el brazo Norte de la "Y".

16.-DISTRITO DE PAPAALOAPAN.

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

ISLA: La vía auxiliar situada frente al edificio de la Estación.

AZUETA: La vía conocida como "De Bodega"

LOMA BONITA: La vía auxiliar izquierda situada al Norte de la Estación.

PAPALOAPAN: La vía denominada "De la Báscula"

TRES VALLES: La vía número 2.

LA GRANJA: La vía auxiliar situada frente al edificio de la Estación, lado izquierdo.

AMAPA: La vía situada al lado derecho.

II.-VIAS DEL PUBLICO:

ISLA: La vía de la bodega.

LOMA BONITA: La vía de la bodega y la auxiliar frente a la Estación.

PAPALOAPAN: La vía de la bodega.

TRES VALLES: Las vías números 1 y 3.

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

En Kilóm.G-141.0 espuela E.N., capacidad 9 unidades, propiedad de estos Ferrocarriles, al servicio de la empresa Impulsora de la Cuenca del Papaloapan, S. A.

EN LA ESTACION DE LA GRANJA, LAS SIGUIENTES VIAS:

A).-Espuela derecha E.S., localizada frente a Kilóm.G-108+273 conectada a ladero derecho, denominada "La Arrocera", propiedad de Industrializadora de la Cuenca del Papaloapan, S. de R. L. de C. V., capacidad 12 unidades.

b).-Espuela E.S., izquierda, apoyada en el escape de La Granja, propiedad de EQUIPOS FERROVIARIOS DEL SUR, capacidad 8 unidades.

c).-Ladero derecho, propiedad de estos Ferrocarriles y al -- servicio de la Cía. Impulsora de la Cuenca del Papaloapan, -- S. A., capacidad 51 unidades.

d).-Ladero izquierdo, apoyado en la antigua vía principal -- propiedad de estos Ferrocarriles, al servicio del Ingenio -- San Nicolás, S. A., capacidad 16 unidades.

e).-Espuela E.S., propiedad de estos Ferrocarriles, al servicio de "SOCIEDAD NACIONAL DE AGRICULTURA, S. A." capacidad -- 72 unidades, apoyada en el ladero derecho, y, apoyada en -- ésta espuela, ladero capacidad 4 unidades al servicio de la misma Sociedad. Estas vías se denominan "Los Silos".

En Las Yaguas: ladero derecho apoyado en la vía principal, capacidad 64 unidades propiedad de los Ferrocarriles, y al servicio de la Cía. Impulsora de la Cuenca del Papaloapan, S.A.

En Amapa: ladero izquierdo apoyado en la vía principal, propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio de los Ingenios "El Potrero, S. A." y "Central Motzorongo, S. A." capacidad 75 unidades.

En Kilóm.G-97.3, ladero izquierdo apoyado en vía principal, propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio del Ingenio "El Potrero, S. A." capacidad 19 unidades.

IV.-La "Y" de Empalme Distrito Presidente Juárez, está formada mediante una vía de conexión que une las vías principales de los Distritos de Papaloapan y Presidente Juárez.

V.-PATIO DE TRES VALLES.

Las vías frente a la Estación deben utilizarse como sigue:

Vía número 1 para almacenar carros por express o con flete -- codiciable que deban descargarse en la bodega.

Vía 2 para encuentros y pasadas de trenes.

Vía 3 para cargar y descargar express, para servicio público -- y para almacenamiento de carros con flete codiciable.

Las vías del "Ramal" son para dejar carros en la siguiente -- forma:

Vías conocidas como "Laderos Sur 1 y 2". los carros que van para el Distrito de San Cristóbal y al Sur de Tres Valles.

Vías conocidas como "Laderos Norte 1 y 2". los carros que -- vienen del Distrito de San Cristóbal con rumbo al Norte.

VI.-PATIO DE TIERRA BLANCA.

a).-Los trenes de pasajeros y mixtos llegan al patio de -- la Estación de Tierra Blanca Pasajeros y salen del mismo.

b).-Nos.101 y 102 entrarán retrocediendo a la Estación de -- Tierra Blanca Pasajeros.

c).-Los trenes rumbo al Sur, procedentes del Distrito de -- Piedras Negras con destino a Tierra Blanca Carga, al llegar a Conexión Línea "G", tomarán la vía de Conexión (Brazo Sur "Y") y antes de invadir la vía principal del Distrito de -- Papaloapan para entrar al patio de Tierra Blanca Carga, pedirán señales al cambiador para que les alíne los cambios -- respectivos. A falta de este empleado, previa protección -- por medio de abanderados, un miembro de la tripulación alinear los cambios.

Los trenes rumbo al Norte hacia el mismo Distrito, harán en sentido inverso igual recorrido y protección.

d).-Los trenes de carga, de trabajo y máquinas solas del -- Distrito de Córdoba, a menos que se disponga lo contrario, -- iniciarán y terminarán su recorrido en la Estación de Tierra Blanca Carga; para este efecto se moverán como material rodante bajo protección de abanderados entre Tierra Blanca Pasajeros y Tierra Blanca Carga, anotando en el registro -- respectivo, su llegada o salida, según sea el caso.

e).-La "Y" de Tierra Blanca está formada mediante una vía -- de Conexión que une las vías principales de los Distritos -- de Papaloapan y Piedras Negras. En la casa de máquinas de -- Tierra Blanca Pasajeros hay otra "Y".

f).-La posición normal de los cambios que conectan la vía -- de Conexión que une las vías principales de los Distritos -- de Papaloapan y Piedras Negras es alineados a dichas vías -- principales.

g).-En el poste No.4 del Kilóm.G-89 y en el Kilóm.G-96+126, hay aparatos de teléfono-selectivo, que utilizarán los conductores o maquinistas en su caso, para comunicarse con el Despachador a fin de evitar demoras a los trenes.

17.-DISTRITO DE CORDOBA.

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

TETELA: La vía frente a la Estación.

VICENTE: La vía situada frente al edificio de la -- Estación, comprendida del cortavía al Sur

ACATLAN: La vía situada frente al edificio de la -- Estación.

RANCHO TABLAS: Vía lado derecho.

TEZONAPA: La vía situada frente al edificio de la -- Estación.

MOTZORONGO: La vía Número 1 frente a la Estación.

OMEALCA: La vía Número 1 frente a la Estación.

CERRO BLANCO: La vía de la izquierda, al Sur de la Estación. Cuando haya unidades descargándose en el extremo Norte de ésta vía (ZONA DE DESCARGA DE COMBUSTOLEO Y MIEL), después de efectuar los encuentros o libramientos volverán a colocarlas en la misma posición en que se encontraban.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

TETELA: La vía de la bodega.

VICENTE: El tramo del escape que comprende del cortavía al Norte.

ACATLAN: La vía de la bodega.

TEZONAPA: La vía de la bodega.

OMEALCA: La vía inmediata al escape, frente a la -- Estación.

III.-VIAS PROPIEDAD, O AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES EN CHICALON, las siguientes:

a).-Ladero derecho, apoyado en la vía principal, propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio del Ingenio Central -- Motzorongo, S. A., capacidad 20 unidades.

b).-Ladero izquierdo, propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio del Ingenio San Nicolás, S. A., apoyado en la vía principal, capacidad 19 unidades.

EN LAS PRIETAS: Ladero derecho Número 2, apoyado en el ladero No.1, propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio del Ingenio San Nicolás, S.A., capacidad 23 unidades.

En Kilóm.G-78+570, ladero derecho apoyado en la vía principal, propiedad de estos Ferrocarriles, al servicio del Ingenio San Nicolás, S.A., capacidad 27 unidades.

EN TETELA: Ladero derecho No.2 apoyado en ladero No.1, propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio del Ingenio Central Motzorongo, S.A., capacidad 40 unidades.

EN LA MARGARITA, las siguientes vías:

a).-Apoyada en la vía principal, ladero derecho, una vía de operación con longitud de 1,136 metros dividida en tres tramos mediante dos cortavías. El primer tramo, propiedad de -- estos Ferrocarriles, denominado "Vía de pasada", capacidad -- 12 unidades; segundo tramo, propiedad del Ingenio La Margarita y al servicio de la Empresa Kimberly Clark SCT, capacidad -- 15 unidades, y el tercer tramo propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio de Kimberly Clark SCT, capacidad 11 unidades.

b).-Apoyado en el primer tramo de la Vía de Operación, ladero propiedad de los Ferrocarriles y al servicio de Kimberly -- Clark SCT, capacidad 13 unidades.

c).-Apoyada en vía de Operación, Espuela de penetración -- (E.S.) capacidad 22 unidades; apoyada en ésta espuela ladero capacidad 11 unidades, y, apoyada en la Espuela de Penetración, espuela denominada Número 2, capacidad 8 unidades. Estas vías son propiedad de los Ferrocarriles y están al servicio del Ingenio La Margarita.

d).-Propiedad del Ingenio La Margarita, espuela apoyada en -- la espuela de Penetración, capacidad 8 unidades.

e).-Ladero lado izquierdo, apoyado en la vía principal, capacidad 10 unidades denominado No.1, propiedad de los Ferrocarriles y al servicio del Ingenio La Margarita.

EN RANCHO TABLAS: Apoyado en el escape, ladero derecho, denominado No.2 propiedad de los Ferrocarriles y al servicio del Ingenio "El Refugio S.A.", capacidad 32 unidades.

EN REFUGIO, las siguientes vías:

a).-Ladero izquierdo denominado Vía No.1, apoyado en la vía principal, capacidad 50 unidades, y apoyada en éste, espuela izquierda E.N., capacidad 32 unidades. Estas vías son propiedad de los Ferrocarriles y están al servicio del Ingenio -- "El Refugio S.A."

b).-Apoyada en la espuela izquierda mencionada en párrafo -- (a), espuela E.N., denominada No.1, capacidad 15 unidades, y, apoyada en la misma espuela izquierda, espuela E.N., denominada No.2, capacidad 8 unidades. Estas espuelas son propiedad del Ingenio "El Refugio S.A."

EN TEZONAPA: Propiedad del Ingenio "La Constancia S.A.", las siguientes vías:

Vía No.1, apoyada en la vía de bodega, capacidad 14 unidades.

Vía No.2, apoyada en la vía No.1, capacidad 9 unidades.

Vía No.3, apoyada por el extremo Norte en vía No.1 y por -- extremo Sur en vía No.2, capacidad 6 unidades.

EN MOTZORONGO, las siguientes vías:

a).-El tramo Sur del escape hasta el cortavía, con capacidad de 20 unidades, está arrendado al Ingenio Central Motzorongo S. A.

b)En el ladero denominado vía No.2, se apoya la Espuela de -- Penetración al patio del Ingenio que está formado por varias vías, con capacidad total de 166 unidades.

EN PRESIDIO: Ladero apoyado en el escape con capacidad para 26 unidades, propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio del Ingenio San Nicolás.

EN OMEALCA: Ladero apoyado en vía principal capacidad 34 unidades, propiedad de estos Ferrocarriles y al servicio del -- Ingenio San Miguelito.

EN CERRO BLANCO: Con P.A. Norte en Kilóm.G-13+476.70 y P.A., Sur en el escape, hay un ladero izquierdo, capacidad 26 unidades; apoyada en éste por el extremo Norte y en el escape -- por el extremo Sur, hay otra vía denominada "De la Bodega", -- capacidad 33 unidades, y, apoyada sobre ésta última vía, un ladero capacidad 9 unidades. Todas estas vías son propiedad del Ingenio San Nicolás.

EN SAN MIGUELITO: Espuela entrada Norte de Penetración, -- conectada al escape, al servicio del Ingenio San Miguelito, -- capacidad 10 unidades.

IV.-PATIO DE CORDOBA.

Todos los trenes llegarán al, y saldrán del patio de la Estación de Córdoba (División Mexicano), utilizando el cortavía que conecta en Kilóm.G-2+053 del Distrito de Córdoba con el -- Kilóm.S-317+800 del Distrito de Orizaba (División Mexicano); para ello se anunciarán con un silbido largo y pedirán señales con cuatro silbidos cortos y no proseguirán hasta recibir las señales respectivas del cambiador (con horas de servicio de 0h01m a 12h00m y 14h00m a 24h00m), entre 12h00m y -- 14h00m el personal de patio atiende éste servicio.

18.-DISTRITO DE PIEDRAS NEGRAS.

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

JOACHIN: La vía No.3 frente a la Estación.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

JOACHIN: La vía de bodega atrás de la Estación.

III.-VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En la Estación de Los Robles, una espuela E.S., capacidad 24 -- unidades, y, apoyado en ésta, ladero capacidad 8 unidades, -- propiedad de la Empresa "Alimentos del Fuerte S.A.de C.V."

IV.-En Tierra Blanca los trenes de pasajeros entrarán retrocediendo a la Estación de Pasajeros.

V.-La "Y" de Tierra Blanca está formada mediante una vía de -- conexión que une la vía principal de éste Distrito con la -- principal del Distrito de Papaloapan.

19.-DISTRITO DE SAN ANDRES TUXTLA.

I.-OTRAS VIAS PROPIEDAD DE LOS FERROCARRILES.

En Kilóm.GD-34+631 hay una espuela E.N., con capacidad para 8 unidades.

20.-DISTRITO DE SAN CRISTOBAL.

En el patio de San Cristóbal existe una vía denominada -- "JUANA VAQUERA" en la cual está instalada una báscula de vía para el peso de las góndolas con caña del Ingenio de San -- Cristóbal.

I.-VIAS PROPIEDAD DE ESTOS FERROCARRILES AL SERVICIO DE EMPRESAS PARTICULARES.

EN NOPALTEPEC: Ladero izquierdo apoyado en vía principal capacidad 29 unidades al servicio de Impulsora de la Cuenca -- del Papaloapan S.A.de C.V., propiedad de estos Ferrocarriles.

21.-DISTRITO DE ALVARADO.

EN EL KILOMETRO GA-24.1 EXISTE LO QUE FUE LA VIA PRINCIPAL -- DEL EX-DISTRITO DE ALVARADO.

22.-TERMINAL DE VERACRUZ.

I.-La terminal de Veracruz está bajo la administración de la División Jalapa, debiendo obedecerse las instrucciones que -- la misma expida en relación con el movimiento de trenes en -- dicha terminal.

II.-A la entrada de los patios de carga y pasajeros hay cambiadores en servicio continuo, al aproximarse, los trenes -- deben pedir señales.

III.-Trenes de pasajeros, al llegar a Veracruz Carga, deben -- virarse para entrar retrocediendo a la Estación de Veracruz -- Pasajeros.

IV.-Trenes rumbo Norte del Distrito de Piedras Negras, al -- aproximarse al cambio que conecta las vías de las Divisiones -- de Jalapa, del Mexicano y Veracruz al Istmo, deben identificarse con el cambiador que está en servicio en el mencionado cambio, mediante un silbido corto, uno largo y otro corto, -- para que alíne el cambio hacia la vía que corresponda.

V.-Trenes rumbo Sur del Distrito de Piedras Negras, al -- aproximarse al cambio que conecta las vías de las Divisiones -- sobredichas, pedirán señales mediante dos silbidos largos y -- dos cortos, y procederán de conformidad con las señales que -- el cambiador les dé.

VI.-Trenes de carga rumbo Norte del Distrito de Piedras -- Negras, que entren al patio de Veracruz Carga por la vía de la báscula electrónica, deberán hacerlo a una velocidad no -- mayor de 5 (cinco) K.P.H., para que sean pesados a su paso.

23.-DISTRITO DE PRESIDENTE JUAREZ.

En Kilóm.GF-17+839 se localizan las vías que forman el patio del Ingenio Adolfo López Mateos, las cuales tienen una capacidad de 275 unidades.

En Kilóm.GF-20.0 el patio de la Fábrica de Papel (FAPATUX), -- tiene una capacidad total de 33 unidades

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

DISTRITO DE CORDOBA	CLINICA No	DISTRITO DE PAPAALOAPAN	CLINICA No	DISTRITO DE PIEDRAS NEGRAS	CLINICA No
CORDOBA, VER.	9	TIERRA BLANCA, VER.	33	JOACHIN, VER.	28
CUICHAPA, V.C.I. VER.	15	TRES VALLES, VER.	43	PIEDRAS NEGRAS VER.	30
LA PATRONA, VER.	14	GABINO BARREDA, VER.	49	VERACRUZ, VER.	14
OMEALCA, VER.	16	LOMA BONITA, OAX.	59		
MOTZORONGO, VER.	18	ISLA, VER.	56		
TEZONAPA, VER.	19				
ACATLAN, OAX.	20				
VICENTE, OAX.	21				
		DISTRITO DE PRESIDENTE JUAREZ TUXTEPEC OAX.	3	DISTRITO DE SAN CRISTOBAL NOPALTEPEC, VER.	40

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

VELOCIDAD EN KILOMETROS PUR 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	6.00	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
15	4.00	8.00	12.00	16.00	20.00	24.00	28.00	32.00	36.00	40.00	44.00	48.00	52.00	56.00	60.00	64.00	68.00	72.00	76.00	80.00
20	3.00	6.00	9.00	12.00	15.00	18.00	21.00	24.00	27.00	30.00	33.00	36.00	39.00	42.00	45.00	48.00	51.00	54.00	57.00	60.00
25	2.24	4.48	6.72	8.96	11.20	13.44	15.68	17.92	20.16	22.40	24.64	26.88	29.12	31.36	33.60	35.84	38.08	40.32	42.56	44.80
30	1.43	2.86	4.29	5.72	7.15	8.58	10.01	11.44	12.87	14.30	15.73	17.16	18.59	20.02	21.45	22.88	24.31	25.74	27.17	28.60
40	1.05	2.10	3.15	4.20	5.25	6.30	7.35	8.40	9.45	10.50	11.55	12.60	13.65	14.70	15.75	16.80	17.85	18.90	19.95	21.00
50	0.84	1.68	2.52	3.36	4.20	5.04	5.88	6.72	7.56	8.40	9.24	10.08	10.92	11.76	12.60	13.44	14.28	15.12	15.96	16.80
55	0.76	1.52	2.28	3.04	3.80	4.56	5.32	6.08	6.84	7.60	8.36	9.12	9.88	10.64	11.40	12.16	12.92	13.68	14.44	15.20
60	0.68	1.36	2.04	2.72	3.40	4.08	4.76	5.44	6.12	6.80	7.48	8.16	8.84	9.52	10.20	10.88	11.56	12.24	12.92	13.60
65	0.62	1.24	1.86	2.48	3.10	3.72	4.34	4.96	5.58	6.20	6.82	7.44	8.06	8.68	9.30	9.92	10.54	11.16	11.78	12.40
70	0.57	1.14	1.71	2.28	2.85	3.42	3.99	4.56	5.13	5.70	6.27	6.84	7.41	7.98	8.55	9.12	9.69	10.26	10.83	11.40
75	0.53	1.06	1.59	2.12	2.65	3.18	3.71	4.24	4.77	5.30	5.83	6.36	6.89	7.42	7.95	8.48	9.01	9.54	10.07	10.60
80	0.49	0.98	1.47	1.96	2.45	2.94	3.43	3.92	4.41	4.90	5.39	5.88	6.37	6.86	7.35	7.84	8.33	8.82	9.31	9.80
85	0.46	0.92	1.38	1.84	2.30	2.76	3.22	3.68	4.14	4.60	5.06	5.52	5.98	6.44	6.90	7.36	7.82	8.28	8.74	9.20
90	0.43	0.86	1.29	1.72	2.15	2.58	3.01	3.44	3.87	4.30	4.73	5.16	5.59	6.02	6.45	6.88	7.31	7.74	8.17	8.60
95	0.41	0.82	1.23	1.64	2.05	2.46	2.87	3.28	3.69	4.10	4.51	4.92	5.33	5.74	6.15	6.56	6.97	7.38	7.79	8.20
100	0.38	0.76	1.14	1.52	1.90	2.28	2.66	3.04	3.42	3.80	4.18	4.56	4.94	5.32	5.70	6.08	6.46	6.84	7.22	7.60

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 encuentran los 12 minutos, se obtiene el resultado en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kilómetros.
- 4).-Tomando ese tren que se mueve a razón de 50 K. p. h. se quiere saber en qué lapso recorrerá el tramo entre dos estaciones que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda "Velocidad en K. p. h." que muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que el tren empleará en recorrer la distancia indicada.
- 5).-La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en K. p. h. habrá de desarrollarse. Búscanse, 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.

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 él, significan la anuencia para cumplir con el Reglamento. La ignorancia de su contenido no se aceptará como disculpa a cualquiera falta.

El buen servicio exige que los Empleados sean atentos, diligentes y leales en el desempeño de sus deberes.

Es indispensable que los Empleados demuestren las aptitudes necesarias para desempeñar puestos de mayor categoría o responsabilidad a fin de obtener ascensos o promociones.

REGLA 93
La vía principal dentro de los límites de patio deberá estar expedita a la hora en que un tren de primera clase deba salir de la Estación inmediata anterior donde tenga marcado tiempo. En casos extraordinarios en que esto no fuere posible, deberán protegerse de acuerdo con la Regla 99.

REGLA 99
Cuando un tren se detenga en circunstancias de poder ser alcanzado por otro tren, el abanderado irá hacia atrás inmediata y rápidamente con los útiles reglamentarios, a la distancia necesaria para asegurar la absoluta protección de su tren, colocando sobre el riel dos petardos separados uno del otro por una distancia equivalente a la longitud de dos rieles, y cuando sea necesario, además de colocar los petardos, encenderá una luz de Bengala. Cuando el abanderado sea llamado y la seguridad del tren sea completa, aquél podrá volver a su tren.

REGLA 101
Los trenes deben protegerse plenamente contra todas las condiciones que hagan posible un accidente, o que afecten la seguridad de sus movimientos a la velocidad normal, aunque no esté previsto por las Reglas.

REGLA 102-A
Cuando un tren esté doblando, o su máquina, por cualquier circunstancia tenga que dejar parte del tren, la porción segregada deberá protegerse con un abanderado, a quien se dejarán instrucciones precisas por escrito para detener los trenes que caminen en la misma dirección, hasta que la máquina regrese, o bien para permitirles el paso.

REGLA 404 (QUINTO PARRAFO)
Ninguna máquina con o sin tren, deberá salir de una Estación sin cerciorarse de que positivamente se tiene derecho para ocupar la vía principal. Cuando haya necesidad de hacerlo sin tener ese derecho, se tomarán las debidas precauciones para protegerla

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

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

Quando el cabús se encuentre equipado con válvula del conductor tipo "A", ésta debe usarse para hacer todas las aplicaciones de servicio que sea necesario iniciar desde la parte posterior del tren y al no encontrarse en uso, la manija de esta válvula debe conservarse siempre en su posición de recubrimiento.

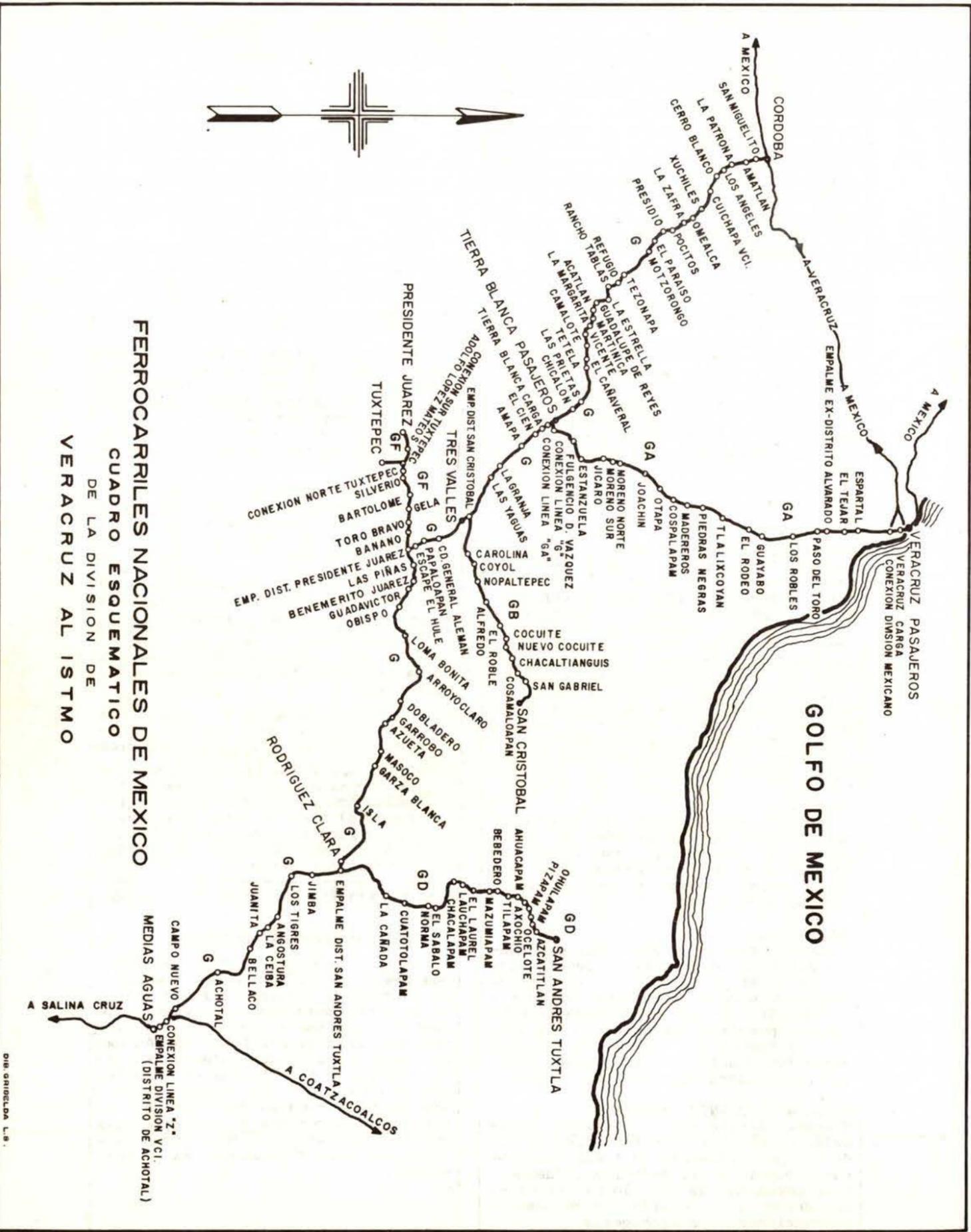
La operación de trenes de carga descendiendo pendientes regularmente largas requiere la observancia de lo siguiente:

- 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 PENDIENTE.

1.-Enfrenamiento en pendientes.

La operación de trenes de pasajeros descendiendo pendientes largas y pronunciadas, requiere del uso del sistema de freno para conservar su velocidad uniforme y dentro de sus límites autorizados, así como también para poder parar en cualquier punto de la pendiente. Los límites se establecen de manera que las ruedas, o los discos y las zapatas del freno no se encuentren sometidos a trabajo excesivo mientras estos límites sean observados con trenes formados con equipo normal.



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
 CUADRO ESQUEMATICO
 DE LA DIVISION DE
 VERACRUZ AL ISTMO

DIB. ORIGEN. L. 8.

