



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

REIMPRESO
EN
DICIEMBRE DE 1992.

DIVISION DE MEXICO

SUBDIVISION TERMINAL DEL VALLE DE MEXICO
REGION CENTRO

HORARIO N° II

COMIENZA A REGIR A LAS 0H 01 M. DEL JUEVES
10 DE NOVIEMBRE DE 1977.

Hora del meridiano 90°

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

JOSE MARIA LOPEZ ESCAMILLA
GERENTE REGIONAL REGION CENTRO

JUAN RAMIREZ RESENDIZ
SUBGERENTE DE TRANSPORTES
QUERETARO, Q. RO.

OFICIALES DE LA DIVISION

ARTURO RUFINO JIMENEZ
SUPERINTENDENTE DE DIVISION

JESUS RESENDIZ HERRERA
SUPERINTENDENTE TERMINAL

J. LUIS CASTAÑEDA MUÑOZ
JEFE DE DESPACHADORES

P. ARMANDO RODRIGUEZ DUEÑAS
AYDTE. SUPT. S. T.

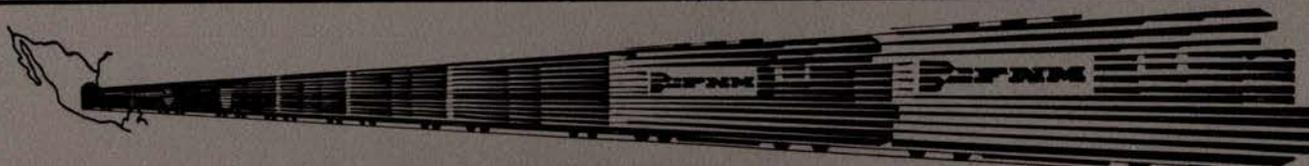
FLORENTINO MONTAÑO FLORES
AYDTE. SUPT. S. T.

J. FRANCISCO FERIA MORALES
AYDTE. SUPT. S. L.

JUSTINO GARCIA LOPEZ
AYDTE. SUPT. S. L.

M. ARMANDO DE SANTIAGO ESTRADA
AYDTE. SUPT. S. L.

ROLANDO RODRIGUEZ CHAVEZ
AYDTE. SUPT. S. L.
VALLE DE MEXICO



T O N E L A J E

(1) TONELAJE ECUACIONADO es una base nominal - técnica que tiene por objeto compensar uniforme - mente el factor "resistencia" por pendientes ascen - dentes o fricción para los trenes compuestos de ca - rros 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 - ajustarlos al que marca la tabla, obténgase de las - guías el peso bruto (tara y contenido) de cada uni - dad y cuando ésto no sea posible calcúlese el peso - del contenido de una manera estimativa. Agrégue - se al peso bruto de cada unidad que lo componga - (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la ci - fra 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.
T o t a l.....2,520 Tons.
ecuacionadas.

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

TONELAJE ECUA

LOCOMOTORAS DIESEL

CLASE	DE - 38	DE - 37	DE - 36
NUMEROS	9200 A 9299	9100 A 9129	9000 A 9044
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	18	18	18
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	105	112	105
RELACION DE ENGRANES	62 - 15	74 - 18	74 - 18
CABALLOS DE FUERZA (H.P.)	2000	2250	1800
Fza. de tracc. continuada en lbs. a la velocidad mínima	50,000	55,000	46,000
BASE RIGIDA EN PIES Y PULGADAS	9' 0"	9' 0"	9' 0"
PESO EN TONELADAS METRICAS	113.3	109.8	110.0

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	T O		
DE	A				
VALLE DE MEXICO	HUEHUETOCA C.M.	4	1840	2015	1695
VALLE DE MEXICO	CARRASCO	4	1840	2015	1695
VALLE DE MEXICO	EMP. DIVN. MEXICANO	3	2365	2580	2170
VALLE DE MEXICO	S. PEDRO DE LOS PINOS	2			775
VALLE DE MEXICO	RIO HONDO	1	1920	2105	1770

RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO			
DE	A				
HUEHUETOCA N.M.	LECHERIA	5	2710	2955	2485
LECHERIA	VALLE DE MEXICO	5	2495	2735	2300
NOCHISTONGO	LECHERIA	4	2710	2955	2485
OMETUSCO	VALLE DE MEXICO	3	2555	2795	2345
NAUCALPAN	VALLE DE MEXICO	1	1335	1470	1235

LOCOMOTORAS DE-17 serie 7000 remolcan igual tonelaje que las DE-21 serie 7100.
 LOCOMOTORAS DE-22, 23, 24 y 25, series 7200, 7300, 7400 y 7500 respectivamente, remolcan igual tonelaje que las DE-36 serie 9000.
 LOCOMOTORAS DE-38 serie 9400 remolcan igual tonelaje que las DE-38 serie 9200.

ACIONADO (PARA RIEL SECO)

ELECTRICAS (N. DE M.)

DE - 35	DE - 35	DE - 33	DE - 32	DE - 31	DE - 30	DE - 29	DE - 27	DE - 26	DE - 21	DE - 18
9300 A 9316	8900 A 8986	8700 A 8767	8600 A 8619	8500 A 8585	8400 A 8409	8300 A 8331	8200 A 8254	8100 A 8144	7100 A 7108	5800 A 5889
18	18	18	18	25	25	18	25	20	18	18
105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	90
74 - 18	74 - 18	62 - 15	74 - 18	61 - 16	61 - 16	74 - 18	61 - 16	74 - 18	62 - 15	62 - 15
3600	3600	3000	3000	3000	3000	2750	2500	2400	1750	1310
78,000	78,000	78,000	78,000	73,000	50,000	70,000	48,000	53,000	44,000	34,000
13' 5"	13' 5"	13' 7"	11' 2"	13' 7"	9' 0"	12' 6"	9' 0"	9' 4"	9' 0"	9' 0"
165.0	165.0	167.0	172.4	165.0	120.0	156.0	110.0	116.0	109.0	76.0

N E L A D A S									
	2865		2680	2115	2460	2025	1950	1625	1250
	2865		2680	2115	2460	2025	1950	1625	1250
	3675		3440	2750	3150	2605	2500	2060	1575
									575
	2975		2785	2215	2550	2120	2035	1690	1340
	4220		3950	3115	3620	2985	2865	2375	1835
	3900		3500	2760	3205	2645	2540	2200	1690
	4220		3950	3115	3620	2985	2865	2375	1835
	3985		3730	2950	3415	2825	2710	2260	1875
	2090		1955	1545	1790	1480	1420	1180	915

NOTAS

- 1) CUANDO UNA MAQUINA 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 las causas y la reducción que se efectuó.
- 2) 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 kilómetros por hora, a excepción de los trayectos que estén protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de fracción, los restantes quedan conectados en paralelo con el generador principal, y en tales condiciones es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de las locomotoras, a menos de la que se está señalando, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE PRIMERA CLASE						TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO CENTRAL	
									(LINEA A) HORARIO Nº II	
		II	71	113	271	251	I		ESTACIONES	
A-0	0.0	S. 18.05	S. 18.00	S. 17.32	S. 10.13	S. 8.15	S. 8.00	4	DN BUENAVISTA (DS-M)	
A-3	2.2								EMP. DIST. JULIA	
	2.7								CORTAVIA 29	
	2.9								CORTAVIA 31	
A-5	4.2								CONEXION 33	
	4.2								CORTAVIA 35	
	5.0								CORTAVIA 43	
	5.0								CORTAVIA 45	
	6.4								CORTAVIA 51	
	6.5							10	CON. 53 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.	
	9.1								CORTAVIA 59	
	9.2								CON. 61 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.	
	11.4								CON. 63 PATIO RECLASIF. Y DESP. OTE.	
	11.5								CORTAVIA 65	
A-12	11.5								DN VALLE DE MEXICO (DS-VM)	
	13.8								CONEX. 101 VIAS OPERACION	
	13.8			LI. 17.44x492 H. M.		LI. 8.32x114 H. M.			CORTAVIA 103	
	14.2								CONEX. 107 PATIO RECIBO ORIENTE	
	14.3								CONEX. 109 PATIO RECIBO PONIENTE	
	14.5							2	CORTAVIA 117	
	14.5								CON. 119 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.	
A-16	15.3								EMP. "NA" (DIST. AZCAPOTZALCO)	
	16.4								CORTAVIA 129	
	16.5								CORTAVIA 131	
	19.7								CORTAVIA 133	
	19.7								CORTAVIA 135	
A-21	21.0								DN LECHERIA C. M. (RA)	
	21.6								CORTAVIA 149	
A-29	29.0							7	D CUAUTITLAN C. M. (CN)	
A-37	36.7							7	D TELOYUCAN C. M. (UN)	
	38.5								CORTAVIA 169	
	39.1								CORTAVIA 171	
	45.2							10	CONEXION 173 HUEHUETOCA	
	45.6								CONEXION 175 HUEHUETOCA	
A-47	46.5	LI. 18.52 H. M.	LI. 18.42 H. M.						DN HUEHUETOCA C. M. (H)	
		II	71	113	271	251	I		HORARIO Nº II	
		PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO			

El perfil de este Distrito en la pag. 9

El tiempo mínimo entre Buenavista y Empalme División Mexicano, para Autovías, es de diez minutos.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE PRIMERA CLASE						TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO CENTRAL	
									(LINEA A) HORARIO Nº II	
		51	61	101	13	109	29		ESTACIONES	
		S. 7.34	S. 7.28	S. 7.18	S. 7.10	S. 7.04	S. 6.55		DN BUENAVISTA (DS-M)	
							LI. 6.57 H. M.		EMP. DIST. JULIA	
									CORTAVIA 29	
									CORTAVIA 31	
									CONEXION 33	
									CORTAVIA 35	
									CORTAVIA 43	
									CORTAVIA 45	
									CORTAVIA 51	
								0.95	CON. 53 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.	
									CORTAVIA 59	
									CON. 61 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.	
									CON. 63 PATIO RECLASIF. Y DESP. OTE.	
									CORTAVIA 65	
									DN VALLE DE MEXICO (DS-VM)	
									CONEX. 101 VIAS OPERACION	
		LI. 7.48 H. M.				LI. 7.32 H. M.			CORTAVIA 103	
									CONEX. 107 PATIO RECIBO ORIENTE	
									CONEX. 109 PATIO RECIBO PONIENTE	
									CORTAVIA 117	
									CON. 119 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.	
									EMP. "NA" (DIST. AZCAPOTZALCO)	
									CORTAVIA 129	
									CORTAVIA 131	
									CORTAVIA 133	
									CORTAVIA 135	
									DN LECHERIA C. M. (RA)	
									CORTAVIA 149	
									D CUAUTITLAN C. M. (CN)	
									D TELOYUCAN C. M. (UN)	
									CORTAVIA 169	
									CORTAVIA 171	
									CONEXION 173 HUEHUETOCA	
									CONEXION 175 HUEHUETOCA	
									DN HUEHUETOCA C. M. (H)	
		51	61	101	13	109	29		HORARIO Nº II	
		PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO			

Todos los trenes quedan autorizados en Conexión 33, Emp. "N.A." (Distrito Azcapotzalco), Lechería y Huehuetoca C.M., para entrar con su misma identidad, al territorio gobernado por el Sistema C.T.C., sin boleto de identificación. (Excepción a la Regla 272).

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE						TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO CENTRAL		ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	REGISTRO TELEFONO
		SEGUNDA CLASE							(LINEA A)	HORARIO Nº II				
		435	483	489	485	403	421							
A-0	0.0							4	DN	BUENAVISTA (DS-M)				R.T
A-3	2.2									EMP. DIST. JULIA				T
	2.7									CORTAVIA 29				T
	2.9									CORTAVIA 31				T
A-5	4.2									CONEXION 33				T
	4.2									CORTAVIA 35				T
	5.0									CORTAVIA 43				T
	5.0									CORTAVIA 45				T
	6.4									CORTAVIA 51				T
	6.5									CON. 53 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.				T
	9.1							10		CORTAVIA 59				T
	9.2									CON. 61 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.				T
	11.4									CON. 63 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.				T
	11.5	S. 9.20	S. 9.05	S. 8.50	S. 6.55	S. 4.00	S. 2.00			CORTAVIA 65				T
A-12	11.5									DN VALLE DE MEXICO (DS-VM)				T
	13.8									CONEX. 101 VIAS OPERACION				T
	13.8		LI. 9.10	LI. 8.55	LI. 7.00					CORTAVIA 103				T
	14.2									CONEX. 107 PATIO RECIBO ORIENTE				T
	14.3									CONEX. 109 PATIO RECIBO PONIENTE				T
	14.5							2		CORTAVIA 117				T
	14.5									CON. 119 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.				T
A-16	15.3									EMP. "NA" (DIST. AZCAPOTZALCO)				T
	16.4									CORTAVIA 129				T
	16.5									CORTAVIA 131				T
	19.7							8		CORTAVIA 133				T
	19.7	LI. 9.36								CORTAVIA 135				T
A-21	21.0									DN LECHERIA C.M. (RA)				T
	21.6							7		CORTAVIA 149				T
A-29	29.0								D	CUAUTITLAN C.M. (CN)			46-13	T
A-37	36.7								D	TEOLOYUCAN C.M. (UN)			43-9	T
	38.5									CORTAVIA 169				T
	39.1									CORTAVIA 171				T
	45.2							10		CONEXION 173 HUEHUETOCA				T
	45.6									CONEXION 175 HUEHUETOCA				T
A-	46.5									DN HUEHUETOCA C.M. (H)			45-10	R.T
		435	483	489	485	403	421			HORARIO Nº II				

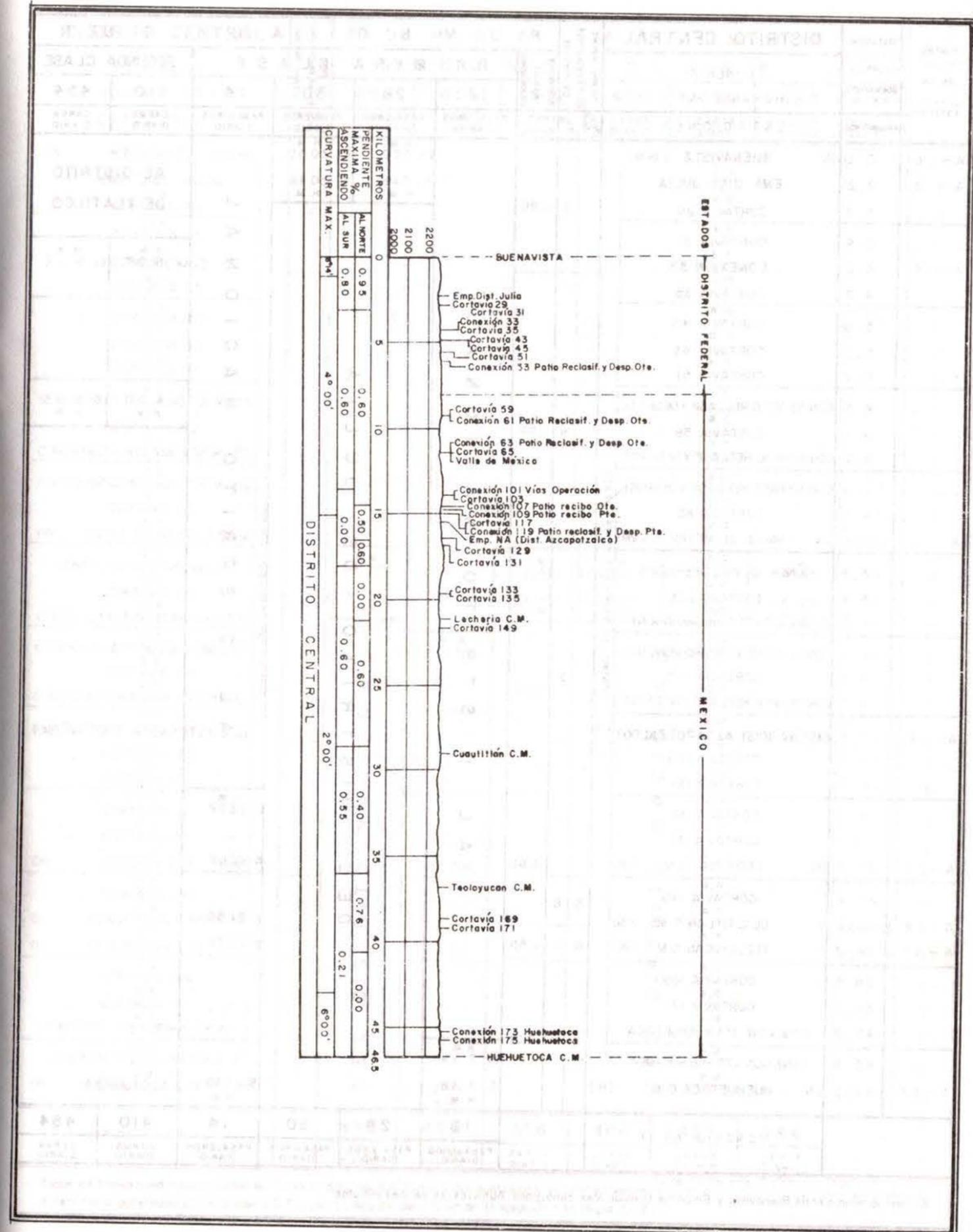
El perfil de este Distrito en la pag. 9
 El tiempo mínimo entre Buenavista y Empalme División Mexicano, para Autovías, es de diez minutos.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE						TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO CENTRAL		ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA	CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	REGISTRO TELEFONO
		PRIMERA CLASE							(LINEA A)	HORARIO Nº II				
		53	27	3	5	49	7							
										BUENAVISTA (DS-M)				R.T
										EMP. DIST. JULIA				T
										CORTAVIA 29				T
										CORTAVIA 31				T
										CONEXION 33				T
										CORTAVIA 35				T
										CORTAVIA 43				T
										CORTAVIA 45				T
										CORTAVIA 51				T
										CON. 53 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.				T
										CORTAVIA 59				T
										CON. 61 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.				T
										CON. 63 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.				T
										CORTAVIA 65				T
										DN VALLE DE MEXICO (DS-VM)				T
										CONEX. 101 VIAS OPERACION				T
										CORTAVIA 103				T
										CONEX. 107 PATIO RECIBO ORIENTE				T
										CONEX. 109 PATIO RECIBO PONIENTE				T
										CORTAVIA 117				T
										CON. 119 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.				T
										EMP. "NA" (DIST. AZCAPOTZALCO)				T
										CORTAVIA 129				T
										CORTAVIA 131				T
										CORTAVIA 133				T
										CORTAVIA 135				T
										DN LECHERIA C.M. (RA)				T
										CORTAVIA 149				T
										CUAUTITLAN C.M. (CN)			46-13	T
										TEOLOYUCAN C.M. (UN)			43-9	T
										CORTAVIA 169				T
										CORTAVIA 171				T
										CONEXION 173 HUEHUETOCA				T
										CONEXION 175 HUEHUETOCA				T
										DN HUEHUETOCA C.M. (H)			45-10	R.T
		53	27	3	5	49	7			HORARIO Nº II				

Todos los trenes quedan autorizados en Conexión 33, Emp. "N. A." (Distrito Azcapotzalco), Lechería y Huehuetoca C.M., para entrar con su misma identidad, al territorio gobernado por el Sistema C.T.C., sin boleto de identificación. (Excepción a la Regla 272).

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	J A R U M B O A L N O R T E					PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO CENTRAL		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	REGISTRO TELEFONO								
		SEGUNDA CLASE							(LINEA A)											
		491	603	453	409	505			HORARIO N° II											
CARGA DIARIO		CARGA DIARIO		CARGA DIARIO		ESTACIONES	ESCA-PES	OTRAS												
A-0	0.0	DEL DISTRITO DE TLATILCO					0.95	4	DN BUENAVISTA (DS-M)	CONTROL DE TRASN SITO CENTRALIZADO		RT								
A-3	2.2								EMP. DIST. JULIA			AL DISTRITO NACIONAL	AL DISTRITO NACIONAL	0.80	10	2.2		PATIO 7	T	
	2.7								CORTAVIA 29							0.5			T	
	2.9								CORTAVIA 31							0.2			T	
A-5	4.2								CONEXION 33							1.3			T	
	4.2								CORTAVIA 35							0.0			T	
	5.0								CORTAVIA 43							0.8			T	
	5.0								CORTAVIA 45							0.0			T	
	6.4								CORTAVIA 51							1.4			T	
	6.5								CON.53 PATIO RECLASIF.Y DESP.PTE.							0.1			T	
	9.1	CORTAVIA 59		2.6	T															
	9.2	CON.61 PATIO RECLASIF.Y DESP. PTE.		0.1	T															
	11.4	CON.63 PATIO RECLASIF.Y DESP.OTE.		2.2	T															
	11.5	CORTAVIA 65		0.1	T															
A-12	11.5	DN VALLE DE MEXICO (DS-VM)		0.0	T															
	13.8	CONEX. 101 VIAS OPERACION		2.3	T															
	13.8	CORTAVIA 103		0.0	T															
	14.2	CONEX. 107 PATIO RECIBO ORIENTE		0.4	T															
	14.3	CONEX. 109 PATIO RECIBO PONIENTE		0.1	T															
	14.5	CORTAVIA 117		0.2	T															
	14.5	CON. 119 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.		0.0	T															
A-16	15.3	EMP. "NA" (DIST. AZCAPOTZALCO)		0.8	T															
	16.4	CORTAVIA 129		1.1	T															
	16.5	CORTAVIA 131		0.1	T															
	19.7	CORTAVIA 133		3.2	T															
	19.7	CORTAVIA 135		0.0	T															
A-21	21.0	DN LECHERIA C. M. (RA)		1.3	T															
	21.6	CORTAVIA 149		0.6	T															
A-29	29.0	CUAUTITLAN C.M. (CN)		7.4	46-13 T															
A-37	36.7	TEOLOYUCAN C.M. (UN)		7.7	43-9 T															
	38.5	CORTAVIA 169		1.8	T															
	39.1	CORTAVIA 171		0.6	T															
	45.2	CONEXION 173 HUEHUETOCA		6.1	T															
	45.6	CONEXION 175 HUEHUETOCA		0.4	T															
A-47	46.5	DN HUEHUETOCA C.M. (H)		0.9	45-10 RT															
		491	603	453	409	505	HORARIO N° II													
		CARGA DIARIO		CARGA DIARIO		CARGA DIARIO														

El tiempo mínimo entre Buenavista y Empalme División Mexicano, para Autovías, es de diez minutos.
 Todos los trenes quedan autorizados en Conexión 33, Emp. "N.A." (Distrito Azcapotzalco), Lechería y Huehuetoca C.M., para entrar con su misma identidad, al territorio gobernado por el Sistema C.T.C., sin boleta de identificación. (Excepción a la Regla 272).



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	DISTRITO CENTRAL		RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		REGISTRO TELEFONO
		(LINEA A) HORARIO Nº II		SEGUNDA CLASE			EN UNIDADES DE 18 MTS.		
		ESTACIONES		490	604	492	ESCAPES	OTRAS	
A-0	0.0	DN	BUENAVISTA (DS-M)						RT
A-3	2.2		EMP. DIST. JULIA						T
	2.7		CORTAVIA 29	4	0.80				T
A-5	2.9		CORTAVIA 31						T
	4.2		CONEXION 33						T
	4.2		CORTAVIA 35						T
	5.0		CORTAVIA 43						T
	5.0		CORTAVIA 45						T
	6.4		CORTAVIA 51						T
	6.5		CON. 53 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.						T
	9.1		CORTAVIA 59	10	0.60				T
	9.2		CON. 61 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.						T
	11.4		CON. 63 PATIO RECLASIF. Y DESP. OTE.						T
	11.5		CORTAVIA 65						T
A-12	11.5	DN	VALLE DE MEXICO (DS-VM)						PATIO 7
	13.8		CONEX. 101 VIAS OPERACION	LI. 14.50	LI. 15.00	LI. 17.40			T
	13.8		CORTAVIA 103	S. 14.50	S. 15.00	S. 17.40 X113			T
	14.2		CONEX. 107 PATIO RECIBO ORIENTE						T
	14.3		CONEX. 109 PATIO RECIBO PONIENTE						T
	14.5		CORTAVIA 117						T
	14.5		CON. 119 PATIO RECLASIF. Y DESP. PTE.						T
A-16	15.3		EMP. "NA" (DIST. AZCAPOTZALCO)						T
	16.4		CORTAVIA 129						T
	16.5		CORTAVIA 131						T
	19.7		CORTAVIA 133						T
	19.7		CORTAVIA 135						T
A-21	21.0	DN	LECHERIA C.M. (RA)		0.60				T
	21.6		CORTAVIA 149						T
A-29	29.0	D	CUAUTITLAN C.M. (CN)						46-13
A-37	36.7	D	TEOLOYUCAN C.M. (UN)						43-9
	38.5		CORTAVIA 169						T
	39.1		CORTAVIA 171						T
	45.2		CONEXION 173 HUEHUETOCA	10	0.21				T
	45.6		CONEXION 175 HUEHUETOCA						T
A-47	46.5	DN	HUEHUETOCA C.M. (H)						45-10
HORARIO Nº II									
				490	604	492			
				CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO			

El tiempo mínimo entre Buenavista y Empalme División Mexicana, para Autovías, es de diez minutos. Todos los trenes quedan autorizados en Conexión 33, Emp. "NA" (Distrito Azcapotzalco), Lechería y Huehuetoca C.M., para entrar con su misma identidad, al territorio gobernado por el Sistema C.T.C., sin boleta de identificación. (Excepción a la Regla 272).

El perfil de este Distrito en la pág. 9

TABLA DE VELOCIDADES

DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS

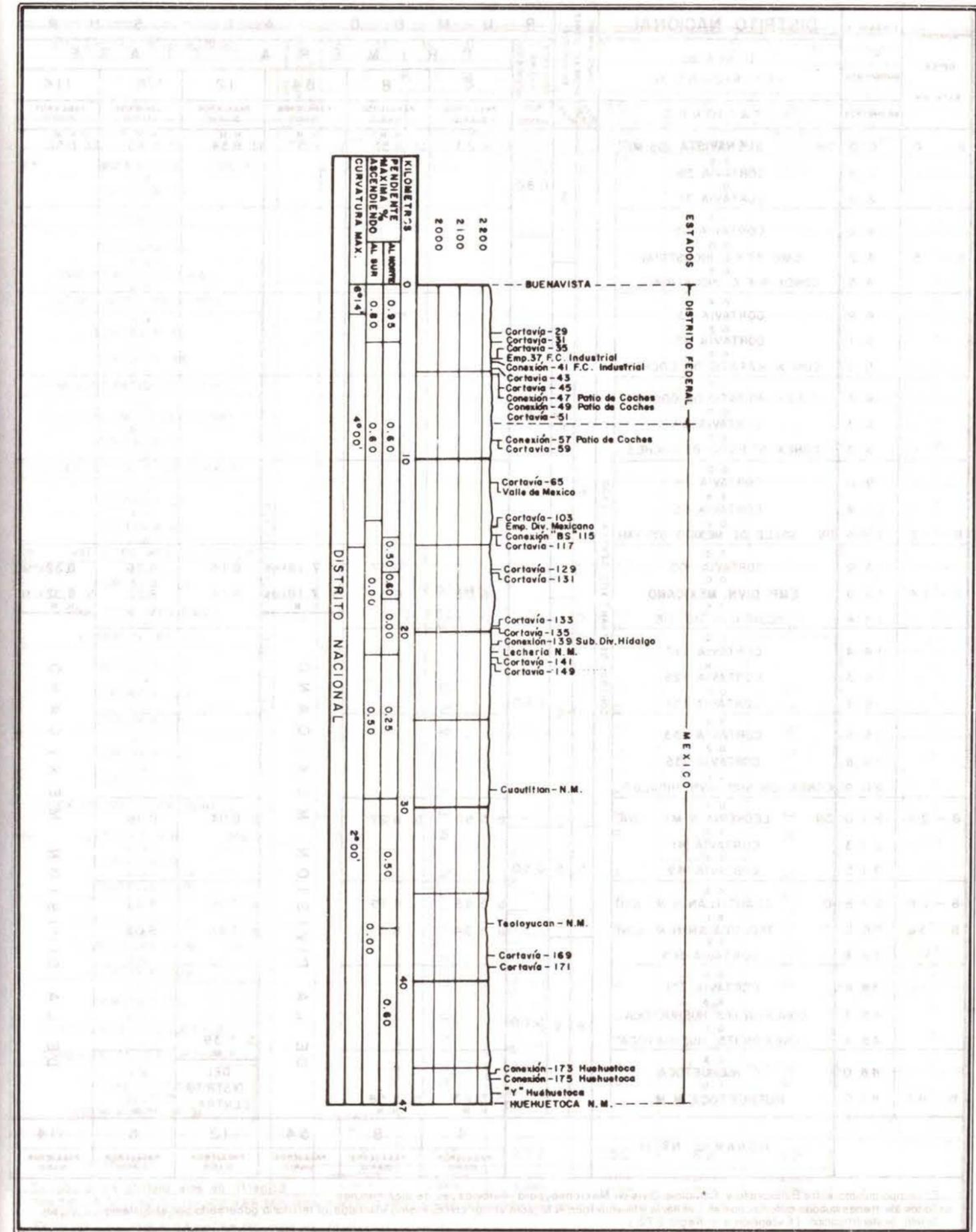
VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	0.12	0.24	0.36	0.48	0.60	0.72	0.84	0.96	1.08	1.20	1.32	1.44	1.56	1.68	1.80	1.92	2.04	2.16	2.28	2.40
10	0.24	0.48	0.72	0.96	1.20	1.44	1.68	1.92	2.16	2.40	2.64	2.88	3.12	3.36	3.60	3.84	4.08	4.32	4.56	4.80
15	0.36	0.72	1.08	1.44	1.80	2.16	2.52	2.88	3.24	3.60	3.96	4.32	4.68	5.04	5.40	5.76	6.12	6.48	6.84	7.20
20	0.48	0.96	1.44	1.92	2.40	2.88	3.36	3.84	4.32	4.80	5.28	5.76	6.24	6.72	7.20	7.68	8.16	8.64	9.12	9.60
25	0.60	1.20	1.80	2.40	3.00	3.60	4.20	4.80	5.40	6.00	6.60	7.20	7.80	8.40	9.00	9.60	10.20	10.80	11.40	12.00
30	0.72	1.44	2.16	2.88	3.60	4.32	5.04	5.76	6.48	7.20	7.92	8.64	9.36	10.08	10.80	11.52	12.24	12.96	13.68	14.40
35	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
40	0.96	1.92	2.88	3.84	4.80	5.76	6.72	7.68	8.64	9.60	10.56	11.52	12.48	13.44	14.40	15.36	16.32	17.28	18.24	19.20
45	1.08	2.16	3.24	4.32	5.40	6.48	7.56	8.64	9.72	10.80	11.88	12.96	14.04	15.12	16.20	17.28	18.36	19.44	20.52	21.60
50	1.20	2.40	3.60	4.80	6.00	7.20	8.40	9.60	10.80	12.00	13.20	14.40	15.60	16.80	18.00	19.20	20.40	21.60	22.80	24.00
55	1.32	2.64	3.96	5.28	6.60	7.92	9.24	10.56	11.88	13.20	14.52	15.84	17.16	18.48	19.80	21.12	22.44	23.76	25.08	26.40
60	1.44	2.88	4.32	5.76	7.20	8.64	10.08	11.52	12.96	14.40	15.84	17.28	18.72	20.16	21.60	23.04	24.48	25.92	27.36	28.80
65	1.56	3.12	4.68	6.24	7.80	9.36	10.92	12.48	14.04	15.60	17.16	18.72	20.28	21.84	23.40	24.96	26.52	28.08	29.64	31.20
70	1.68	3.36	5.04	6.72	8.40	10.08	11.76	13.44	15.12	16.80	18.48	20.16	21.84	23.52	25.20	26.88	28.56	30.24	31.92	33.60
75	1.80	3.60	5.40	7.20	9.00	10.80	12.60	14.40	16.20	18.00	19.80	21.60	23.40	25.20	27.00	28.80	30.60	32.40	34.20	36.00
80	1.92	3.84	5.76	7.68	9.60	11.52	13.44	15.36	17.28	19.20	21.12	23.04	24.96	26.88	28.80	30.72	32.64	34.56	36.48	38.40
85	2.04	4.08	6.12	8.16	10.20	12.24	14.28	16.32	18.36	20.40	22.44	24.48	26.52	28.56	30.60	32.64	34.68	36.72	38.76	40.80
90	2.16	4.32	6.48	8.64	10.80	12.96	15.12	17.28	19.44	21.60	23.76	25.92	28.08	30.24	32.40	34.56	36.72	38.88	41.04	43.20
95	2.28	4.56	6.84	9.12	11.40	13.68	15.96	18.24	20.52	22.80	25.08	27.36	29.64	31.92	34.20	36.48	38.76	41.04	43.32	45.60
100	2.40	4.80	7.20	9.60	12.00	14.40	16.80	19.20	21.60	24.00	26.40	28.80	31.20	33.60	36.00	38.40	40.80	43.20	45.60	48.00

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

- 1).—Un tren recorre un kilómetro en 48 segundos y se quiere saber a qué velocidad marcha. Se localiza el dato "TIEMPO en la columna vertical bajo el número 1 y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará, bajo el encabezado "velocidad en kilómetros por hora", el informe deseado. Esto es: el tren se mueve a razón de 75 k. p. h.
- 2).—Se desea saber qué tiempo hay que emplear para recorrer un kilómetro a la velocidad de 25 k. p. h. Se busca esta velocidad en la columna de la extrema izquierda y la contestación se obtiene en la columna que corresponde a un kilómetro: 2 minutos 24 segundos.
- 3).—Un tren marcha a razón de 50 k. p. h. y se quiere saber qué distancia recorre en 12 minutos. En la columna de la extrema izquierda —velocidad en k. p. h.— se localiza el dato 50 k. p. h. y, siguiendo la línea horizontal hasta la columna donde se encuentran los 12 minutos, se obtiene la contestación en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kilómetros.
- 4).—Tomando ese tren que se mueve a razón de 50 k. p. h. se quiere saber en qué lapso recorrerá el tramo entre dos estaciones que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda —velocidad en k. p. h.— que muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que el tren empleará en recorrer la distancia indicada.
- 5).—La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en k. p. h. habrá de desarrollarse. Búscense, en la columna que corresponde a 12, los 16 minutos y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará que la velocidad que debe desarrollarse es de 45 k. p. h.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE SEGUNDA CLASE					PERDIENTE MAXIMA EN CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO NACIONAL (LINEA B) HORARIO N° II		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"
		491	603	505	435	483			ESTACIONES			
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO			ESCA-PES	OTRAS		
B-0	0.0							DN	BUENAVISTA (DS-M)		RT	
	2.8					0.95	5		CORTAVIA 29		T	
	2.9								CORTAVIA 31		T	
	4.2								CORTAVIA 35		T	
B-5	4.2								EMP. 37 F.C. INDUSTRIAL		T	
	4.5								CONEX. 41 F. C. INDUSTRIAL		T	
	4.9								CORTAVIA 43		T	
	5.1								CORTAVIA 45		T	
	5.1								CONEX. 47 PATIO DE COCHES		T	
	6.3						10		CONEX. 49 PATIO DE COCHES		T	
	6.3								CORTAVIA 51		T	
	9.0					0.60			CONEX. 57 PATIO DE COCHES		T	
	9.0								CORTAVIA 59		T	
	11.4								CORTAVIA 65		T	
B-12	11.4							DN	VALLE DE MEXICO (DS-VM)		PATIO	
	13.9	H.M. S. 22.35	H.M. S. 20.35	H.M. S. 10.15					CORTAVIA 103		T	
B-14	13.9	LI. 22.35	LI. 20.35	LI. 10.15	H.M. S. 9.10				EMP. DIVN. MEXICANO		T	
	14.4				LI. 9.10				CONEXION "BS" 115		TY	
	14.4								CORTAVIA 117		T	
	16.3					0.50			CORTAVIA 129		T	
	16.4								CORTAVIA 131		T	
	19.6					0.60	8		CORTAVIA 133		T	
	19.8				H.M. S. 9.36				CORTAVIA 135		T	
	20.9					0.00			CONEX. 139 SUB-DIVN. HIDALGO		T	
B-21	21.0				LI. 9.38			DN	LECHERIA N.M. (RA)		TY	
	21.3				H.M.				CORTAVIA 141		T	
	21.5					0.25	7		CORTAVIA 149		T	
B-28	27.8							D	CUAUTITLAN N.M. (CU)	38-24	T	
B-36	36.0					0.50	8	D	TEOLOYUCAN N.M. (UN)	38-19	GT	
	38.8								CORTAVIA 169		T	
	38.8								CORTAVIA 171		T	
	45.3					0.60	11		CONEXION 173 HUEHUETOCA		T	
	45.4								CONEXION 175 HUEHUETOCA		T	
	46.0								"Y" HUEHUETOCA	PATIO	Y	
B-47	47.0								HUEHUETOCA N.M.	34-29	T	
		491	603	505	435	483			HORARIO N° II			
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO						

El tiempo mínimo entre Buenavista y Empalme División Mexicano, para Autovías, es de diez minutos.
 1.- Todos los trenes quedan autorizados en Lechería y Huehuetoca N.M., para entrar con su misma identidad, al territorio gobernado por el Sistema C.T.C., sin boleta de identificación. (Excepción a la Regla 272).



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE JULIA	
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° II
		409	27	29			
A-3	2.2	DEL DISTRITO DE TLATILCO	H.M. S. 21.31	H.M. S. 6.57	0.61	2	EMP. DIST. JULIA 0.6 CONEXION VIA "CNA" 0.4 EMP. DISTRITO TLATILCO
C-3	2.8						
C-4	3.2		H.M. S. 6.10				
C-4A	3.2		LI 21.36	LI 7.01	0.00	3	EMP. DIST. EL ROSARIO 0.0 CRUCERO "D" T. ELECT. 0.9 CRUCERO "D" T. ELECT. 0.0 CRUCERO "D" T. ELECT.
	4.1		H.M.	H.M.			
	4.1						
C-5	5.0	6.23	AL DISTRITO DE EL ROSARIO		1.70	4	D JULIA (KM) 3.2 LOS MORALES 6.4
C-9	8.2	6.30			1.85	7	D S. P. DE LOS PINOS (PI)
C-15	14.6	LI 6.40 H.M.					
		409	27	29			HORARIO N° II
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO			

ESTACIONES	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	REGISTRO TELEFONO "Y"	
			PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE				
			28	30	410			
EMP. DIST. JULIA 0.6 CONEXION VIA "CNA" 0.4 EMP. DISTRITO TLATILCO	3	0.26	H.M. LI. 7.48	H.M. LI. 20.48	AL DISTRITO DE TLATILCO H.M. LI. 11.33	...	T	
EMP. DIST. EL ROSARIO 0.9 CRUCERO "D" T. ELECT. 0.0 CRUCERO "D" T. ELECT.			S. 7.43	S. 20.43			...	T TY
D JULIA (KM) 3.2 LOS MORALES 6.4 D S. P. DE LOS PINOS (PI)							...	T T RT
			DEL DISTRITO DE EL ROSARIO					
					11.20		T	
					11.10	25	T	
					S. 11.00 H.M.	27-33	RT	
			28	30	410			
			PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO			

NOTAS:

- 1).- Trenes regulares quedan autorizados en Empalme Distrito Julia para asumir sus itinerarios sin boleta de identificación. (Excepción a la Regla 272).
- 2).- Vías "C" y "N" se inician en la estación de pasajeros de Buenavista y a través de Conexiones y Cortavías, se establece la continuidad de la vía principal respectiva.

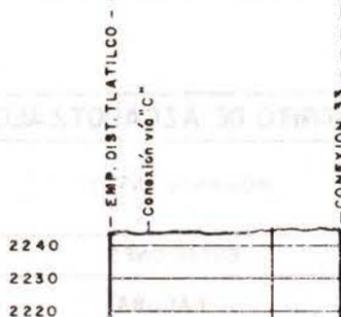
NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. TLATILCO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE TLATILCO		RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	TELEFONO "Y"
		SEGUNDA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° II		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	SEGUNDA CLASE				
		453	409			410	454						
C-4	0.0	H.M. S. 12.00	H.M. S. 11.33	0.00	2	EMP. DIST. TLATILCO 0.1 CONEXION VIA "C" 1.5 CONEXION 33	0.10	H.M. LI. 6.10	H.M. LI. 9.15	PATIO	TY		
	0.1												
A-5	1.6	LI 12.03 H.M.	LI 11.36 H.M.					0.50	S. 6.07 H.M.			S. 9.12 H.M.	T
		453	409			HORARIO N° II		410	454				
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO					CARGA DIARIO	CARGA DIARIO				

El perfil de este Distrito en la pag. 23

NOTAS:

- 1).- Números 409 y 453 quedan autorizados en Empalme Distrito Tlatilco para asumir sus itinerarios sin boleta de identificación. (Excepción a la Regla 272).
- 2).- Números 410 y 454 quedan autorizados en Conexión 33 para asumir sus itinerarios sin boleta de identificación. (Excepción a la Regla 272).

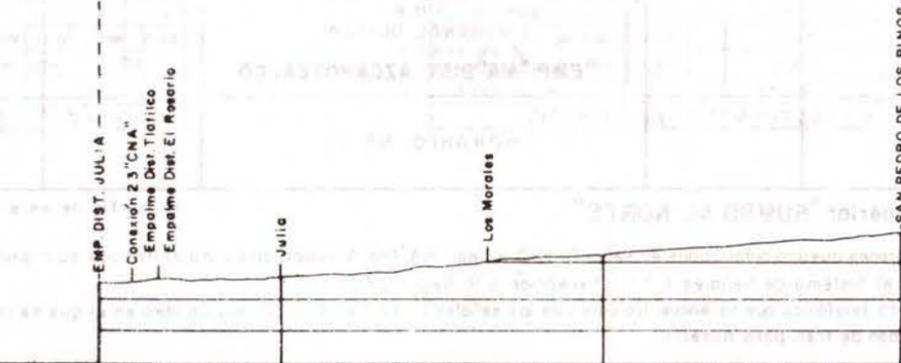
ESTADO - DISTRITO FEDERAL



KILOMETROS	AL NORTE	AL SUR
PENDIENTE MAXIMA % ASCENDIENDO	0.00	0.12
CURVATURA MAX.	8°	7°00'

DISTRITO TLATILCO

ESTADO - DISTRITO FEDERAL



KILOMETROS	AL NORTE	AL SUR
PENDIENTE MAXIMA % ASCENDIENDO	0.61	0.26
CURVATURA MAX.	7°00'	6°00'

DISTRITO DE JULIA

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, 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, que corran retrasados, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" si las circunstancias lo permiten, para correr a tiempo. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.

4.- TRENES REGULARES CORRIENDO A TIEMPO, que deban hacer parada en estaciones intermedias donde sólo tengan tiempo de salida, deben emplear el correspondiente "tiempo mínimo entre estaciones", ya que la diferencia entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es para ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones; pero los trenes regulares de pasajeros no deben llegar al lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., con anticipación mayor de cinco (5) minutos aún cuando "el tiempo mínimo entre estaciones", se los permita.

5.- MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, Y TRENES DE PASAJEROS O DE CARGA COMPUESTOS TOTALMENTE CON UNIDADES DE ARRASTRE EQUIPADAS CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" para trenes de pasajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.

6.- TRENES REGULARES DE PASAJEROS Y MIXTOS QUE EN UNA ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLEGADA Y SALIDA no deberán llegar a, ni salir del lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., antes del tiempo marcado para su llegada o salida, respectivamente.

7.- CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan marcado tiempo muerto en alguna estación, corran retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario, excepto donde se destina dicho tiempo para tomar alimentos, SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS, y comunicándolo, previamente, al Despachador; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida anunciada al público en el pizarrón.

8.- CUANDO UN TREN NO PUEDA INICIAR SU MARCHA A LA HORA QUE TENGA FIJADA PARA ELLO, o bien continuarla si se ha de tenerlo en tránsito, el Conductor o el Maquinista debe comunicarse inmediatamente con el Despachador, informándole la causa de la demora y la hora probable en que puedan salir o reanudar su marcha.

9.- CUANDO SE LLEGUE A UN PUNTO DE ENCUENTRO O LIBRAMIENTO y el tren que se espera no está a la vista, el Conductor, o el Maquinista en su caso, se comunicará inmediatamente con el Despachador para que éste disponga lo conveniente.

10.- ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS EN ESTACIONES SIN SERVICIO DE COMUNICACION. Todo tren que con mucha anticipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y aquellos trenes que vayan a librar el tiempo de itinerario de trenes superiores en estaciones sin servicio de comunicación, pedirán informes al Despachador antes de salir de la última estación de comunicación en servicio.

11.- PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES cuando no tengan trabajo en una estación de registro, en la cual sólo habrán de detenerse para cumplir con la Regla 83-A, los Despachadores autorizarán que no se registren en la forma prescrita por el Reglamento, y cuando hayan recibido el "O. S.", autorizarán al Telegrafista por medio de orden de tren para que los registre, dándole en la misma los datos necesarios.

12.- EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELEGRAFICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya Telegrafista en servicio debe dejarse el libro de registro de trenes en la caja para guías, si la hay, y, a falta de ésta, en la caseta del teléfono o del telegráfico.

13.- TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes con-

tinuadas del uno y medio por ciento o mayores, debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. Los conductores vigilarán el cumplimiento de la Regla 395.

14.- TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del 1.50% o mayores, deben asegurarlos de manera efectiva, para evitar posibles accidentes.

15.- CUANDO SE DEJEN CARROS CARGADOS O VACIOS lejos de los edificios de las estaciones, los conductores, o Jefes de Patio, en su caso, deben informar al Jefe de Estación correspondiente los números y la hora en que fueron dejados.

16.- EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben viajar el Conductor y el Garrotero de atrás, así como los funcionarios u oficiales.

17.- USO DEL SILBATO O BOCINA. Debe evitarse al estar cerca de trenes de pasajeros; salvo en los casos previstos por el Reglamento, cuando se trate de evitar accidentes.

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

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

20.- DESCARGA DE TANQUES CONTENIENDO MATERIAS INFLAMABLES. Los tanques conteniendo gasolina o sus derivados, alcohol, aceite combustible, Kerosina, petróleo refinado, o cualquier otro líquido inflamable, deben ser descargados en la vía destinada para descarga de tanques. En donde no haya vía para tal objeto, la descarga debe hacerse en la vía de la bodega, pero aislados de los demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca la mayor seguridad.

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

22.- CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.

TIPO "A". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Sistema de Señales C. T. C.

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

TIPO "C". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por guarda-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 miembro de la tripulación.

TIPO "D". Los formados por vías férreas a nivel y protegidos por semáforos de acción electro-automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se enciende continua o intermitentemente, es indicación de que las señales están al corriente y el tren puede proseguir, pero si la luz lateral no se enciende, es indicación de que las señales no funcionan y entonces debe protegerse el paso por medio de abanderados.

TIPO "E". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por puerta o disco rojo de día y además lámpara con luz roja de noche, cuya posición normal es obstruyendo la vía que no tiene preferencia.

Los trenes que se aproximen por la vía que tiene preferencia observarán cuidadosamente la posición de la puerta o disco, para obrar en consecuencia.

Los trenes que se muevan por la vía que no tiene preferencia, harán parada efectiva antes de pasar el crucero y si no hay tren a la vista por la vía que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta o disco para colocarlo en la posición de obstruir la 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 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 344, los conductores, o maquinistas tratándose de máquinas solas, deben dejar la forma 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 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 347. (Excepción a la misma Regla).

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

26.- LIBRAMIENTO FISICO EN LAS INSTALACIONES DEL CAMINO. Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.), hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de 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 rígidos ordinarios. La operación automática se efectúa al paso de los trenes por medio de un mecanismo, de tal manera que los trenes pueden salir del escape o vía secundaria "pasando" las agujas, es decir, aún cuando éstas se encuentren cerradas, las cejas de las ruedas pueden abrirlas sin dañar la estructura del cambio. De diez a doce segundos, aproximadamente, después de que las últimas ruedas han accionado las agujas, éstas retornarán automáticamente a su posición normal.

Cuando un tren que ha salido de la vía secundaria tenga que retroceder por la vía principal, el encargado del cambio 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 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.

31.- ACCIDENTES PERSONALES Y UBICACION DE HOSPITALES.

I.- LOS HOSPITALES REGIONALES DE CONCENTRACION DEL SERVICIO ESTAN SITUADOS EN: Acámbaro, Aguascalientes, Cárdenas, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Jalapa, Matías Romero, México, Monterrey, Oaxaca, Orizaba, Puebla, Saltillo, San Luis Potosí, Tierra Blanca, Torreón y Veracruz.

II.- EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lastima grave o muerte de algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediato al Superintendente de División y al Jefe del Departamento Médico. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico de la Administración más inmediato a la brevedad posible.

III.- CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, el facultativo de la Administración, más cercano, debe atenderlo y si fuere necesario debe llevarse rápidamente a uno de los hospitales, o puesto de Socorros, avisando por telégrafo al Médico Residente, clasificando las heridas.

En caso de no poder trasladar al lesionado, déjesele a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien debe llamar al médico de la Administración más próximo, o en caso de urgencia al mejor facultativo del lugar.

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

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

VI.- CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del Médico de los Ferrocarriles, dése aviso por telégrafo a éste, al Jefe del Departamento Médico y al Superintendente de División.

VII.- LAS CAMILLAS para el traslado de los lesionados y enfermos, deben encontrarse siempre en los carros de equipaje, en los hospitales y puestos de socorros.

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 provocar 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 Buenavista, Tacuba, Lechería, Torre General de Operación, Patio Pantaco y Valle de México.

2.- LIBROS DE BOLETINES: En las oficinas telegráficas de Buenavista y Valle de México, Torre General de Operación y Lechería.

3.- GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS. De conformidad con la regla 103-A, los trenes que manejen esta clase de equipo no deben exceder la velocidad de 40 kilómetros por hora en vía recta, reduciendo la convenientemente en curvas.

4.- ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE: Julia, San Pedro de los Pinos, Lechería, Huehuetoca C.M. y Huehuetoca NM.

5.- SERVICIO DE PATIO:

Patio de Buenavista, contínuo.

Patio de Recibo, contínuo.

Patio de Reclasificación y Despacho Oriente, contínuo.

Patio de Reclasificación y Despacho Poniente, contínuo.

Lechería, contínuo.

6.- UBICACION DE PLACAS DE LIMITES DE PATIO.

Sobre el Distrito Central (Línea "A") desde Buenavista hasta el Km. A-47+880 y sobre el Distrito Nacional (Línea "B"), desde Buenavista hasta el Km. B-47+035.

Lechería: Sobre el Distrito de Honey, en Km. H-24.0.

Tacuba: Sobre el Distrito de Salazar de la División del Pacífico, en Kilóm. N-13.0; sobre los Distritos de Julia y Tres Cumbres, desde el Empalme Distrito Julia hasta el Olivar, Kilóm. C-24.

Sobre el Distrito de Tenayuca de la División Mexicano, desde el Empalme División Mexicano hasta la placa Kilóm. S-23.0.

7.- LIMITES TERRITORIALES DE LA SUBDIVISION:

Kilóm. A-24.0 con División Querétaro.

Kilóm. B-24.0 con División Querétaro.

Kilóm. C-24.0 con División Querétaro.

Kilóm. N- 9.0 con División Pacífico.

8.- JURISDICCION DE LAS DIVISIONES MEXICO Y QUERETARO. Este Horario comprende hasta Huehuetoca "CM" (Distrito Central) y Huehuetoca "NM" (Distrito Nacional) exclusivamente para el manejo de trenes, máquinas solas y máquinas de patio por las oficinas de Despachadores del "C.T.C."; pero para los efectos administrativos, la jurisdicción de la División de Querétaro empieza, rumbo al Norte en el Kilómetro A-24.0 por el Distrito Central y en el Kilómetro B-24.0 por el Distrito Nacional.

9.- EL TUNEL DE BARRIENTOS está ubicado en el Kilómetro A-18, Distrito Central y B-18 Distrito Nacional; tiene 220 metros de longitud, y 7.20 metros de altura sobre el hongo del riel.

10.- PARA EL EFECTO DEL MANEJO DE TRENES, MAQUINAS SOLAS Y MAQUINAS DE PATIO, el territorio de esta Subdivisión se distribuye así:

OFICINA DE DESPACHADORES DE BUENAVISTA tiene a su cargo desde Buenavista hasta el kilómetro 6+419 (Cortavías Nos. 49, 51 y 53 inclusive) por los distritos Central y Nacional, y los distritos de Julia, Tlatilco y El Rosario.

OFICINA DE DESPACHADORES "C.T.C." SUR tiene a su cargo desde el Kilómetro 6+419 (Cortavías Nos. 49, 51 y 53 exclusive), hasta el cortavía 117 inclusive por los distritos Central y Nacional.

OFICINA DE DESPACHADORES "C.T.C." NORTE tiene a su cargo

desde el cortavía 117 exclusive hasta Huehuetoca "CM" y "NM", y el Distrito de Azcapotzalco.

11.- SISTEMA DE SEÑALES C.T.C.

I.- Cuando los trenes, máquinas solas o máquinas de patio, se encuentren en vías no controladas por el sistema "C.T.C.", y necesiten entrar a las vías que sí lo están, deberán obtener, previamente, la autorización del Despachador respectivo.

II.- La ruta ordinaria de los trenes regulares es la que se muestra en los distritos respectivos, pero sujeta a variación total o parcial en cualquier momento y sin previo aviso, pues queda a juicio del Despachador guiar los trenes en la forma más conveniente, tendiendo siempre a una movilización que satisfaga las tres bases fundamentales: seguridad, eficiencia y economía, pero utilizando, siempre que sea posible, las rutas ordinarias o las más cortas. Por lo tanto, se recomienda a los trenistas ir muy atentos a las señales al aproximarse a los cortavías, para evitar toda posibilidad de accidente por desobediencia a la indicación de las mismas.

III.- Dentro del territorio gobernado por el sistema "C.T.C.", las secciones de un mismo itinerario quedan autorizadas para cambiar posiciones de acuerdo con la indicación de las señales respectivas.

12.- PROTECCION (REGLA 99). Tratándose de los Distritos de El Rosario y Azcapotzalco, que no tienen la protección automática que ofrecen las señales del sistema "CTC", se impone la obligación de que todos los trenes sean protegidos de conformidad con los ordenamientos de las reglas 99, 101 y demás relativas, en todas las circunstancias en que esto se requiera, ya sea que estén parados o en movimiento y aún cuando se encuentren dentro de los límites de patio. (Excepción a la Regla 93).

13.- DISTRITO CENTRAL (LINEA "A").

I.- VIAS DEL PUBLICO.

Lechería, la sexta de la izquierda.

Cuautitlán C.M., la segunda vía de la izquierda.

Teoloyucan C.M., la primera vía de la izquierda.

II.- Las oficinas de Despachadores situarán en la oficina telegráfica de Buenavista, las autorizaciones, órdenes de tren e instrucciones para los trenes de pasajeros, mixtos, especiales y otros trenes que deban iniciarse desde dicha oficina. Igualmente situarán en la oficina telegráfica del Valle de México, las autorizaciones, órdenes de tren e instrucciones para los trenes de carga y otros servicios que se inician en la Terminal del Valle de México.

III.- Entre Buenavista y la Conexión 175 de Huehuetoca "CM" el tránsito de trenes, máquinas solas y máquinas de patio es gobernado por medio del sistema de señales "C.T.C.", y su movimiento está reglamentado por el instructivo correspondiente.

IV.- Trenes rumbo al Norte, llegando a la Conexión de Huehuetoca "CM", continuarán a la estación de Huehuetoca "CM" siempre que la señal absoluta D-174 (término del sistema "C.T.C."), muestre indicación de proseguir, moviéndose entre esta señal y la estación de Huehuetoca "CM" a velocidad de patio.

V.- La entrada rumbo al Sur a la estación de Huehuetoca "CM", se gobierna con la señal A-49.0 en la forma siguiente:

a).- Cuando la señal A-49.0 exhiba color VERDE o AMBAR, indica "PROSEGUIR Y OCUPAR LA VIA PRINCIPAL DE HUEHUETOCA CM".

b).- Cuando la señal A-49.0 exhiba color ROJO, indica "PARAR" DESPUES PROSEGUIR Y ALINEAR EL CAMBIO Y ENTRAR DE FRENTE AL ESCAPE DE HUEHUETOCA CM".

c).- La salida de la Estación de Huehuetoca C.M., rumbo al Sur, se gobierna con la señal de órdenes, pero el Telegrafista NO DESPACHA RA A NINGUN TREN O MAQUINA RUMBO SUR, SI NO CUENTA CON LA AUTORIZACION DEL DESPACHADOR DEL SISTEMA CTC. (Excepción a las reglas 83-C y 221 del Reglamento de Transportes).

ch).- Todos los trenes se moverán a VELOCIDAD DE PATIO entre la señal A-49.0 y la señal I-174 (próximas a Huehuetoca CM). (Excepción a la Regla 93).

d).- Todos los trenes quedan autorizados en la estación de Huehuetoca "CM" para entrar con su misma identidad al territorio gobernado por el sistema de señales "C.T.C.", sin necesidad de boleta de identificación (Excepción a la Regla 272).

VI.- TRENES DE CARGA QUE LLEGUEN AL PATIO DE RECIBO.

Cuando se requiera, personalmente se comunicará el empleado a quien corresponda, de la Torre General de Operación, con el Despachador del "C.T.C." Sur para indicarle a donde debe meter los trenes por llegar, si al Sector Oriente o al Poniente.

VII.- Al entrar al Patio de Recibo, los trenes y "transfers" no excederán velocidad de 10 kilómetros por hora para que los Tomadores de trenes coloquen las tarjetas de clasificación sobre los carros.

VIII.- Del kilómetro B-46+261 parte una vía denominada "de la chatarra", que conecta la vía principal del Distrito Nacional con el escape correspondiente a la estación de Huehuetoca "CM".

IX.- LA CONEXION 119 UNE LA VIA PRINCIPAL "A" (DISTRITO CENTRAL) con la vía de operación denominada (VIA DE BALSAS). Esta vía entronca con la vía principal del Distrito de Azcapotzalco en Kilóm. NA-10+311.48.

X.- Las tripulaciones de los trenes y máquinas, cuando estén enteramente listos para salir del Patio de Despacho Oriente, lo notificarán al Despachador desde la señal DC-64, para que les alinee la ruta; infórmele la hora de salida.

XI.- La Estación de Tlalnepantla se encuentra ubicada en las inmediaciones del Patio de Recibo de la Terminal del Valle de México, tiene acceso a través de la vía de operación denominada "Vía de Balsas" cuenta con servicio de agencia y su llamada telegráfica es "B".

14.- DISTRITO NACIONAL (LINEA "B").

I.- VIAS DEL PUBLICO.

Cuautitlán N.M., la primera vía de la derecha.

Teoloyucan N.M., la segunda vía de la izquierda.

II.- Las oficinas de Despachadores situarán en la oficina telegráfica de Buenavista, las autorizaciones, órdenes de tren e instrucciones para los trenes de pasajeros, mixtos, especiales y otros trenes que deban iniciarse desde dicha oficina. Igualmente situarán en la oficina telegráfica del Valle de México, las autorizaciones, órdenes de tren e instrucciones para los trenes de carga y otros servicios que se inician en la Terminal del Valle de México.

III.- Entre Buenavista y la Estación de Huehuetoca "NM", el tránsito de trenes, máquinas solas y máquinas de patio es gobernado por medio del sistema de señales "C.T.C." y su movimiento está reglamentado por el instructivo correspondiente.

IV.- TRENES DE CARGA QUE LLEGUEN AL PATIO DE RECIBO.

Cuando se requiera, personalmente se comunicará el empleado a quien corresponda, de la Torre General de Operación, con el Despachador del "C.T.C." Sur, para indicarle a donde debe meter los trenes por llegar, si al sector Oriente o Poniente.

V.- PATIO DE LECHERIA.

La Subdivisión Hidalgo empalma con la Subdivisión Terminal del Valle de México en Kilóm. B-20+900.

VI.- A la entrada de la espuela de Guanos y Fertilizantes, S. A. - - Kilóm. B-26 hay teléfono selectivo.

VII.- Del Kilóm. B-46+261 parte una vía denominada "de la chatarra", que conecta la vía principal del Distrito Nacional con el escape correspondiente a la Estación de Huehuetoca "CM".

15.- DISTRITO DE TLATILCO.

Los trenes que se muevan rumbo al Norte hacia el Distrito Central, al llegar a la señal DC-34, si ésta muestra indicación de parada se comunicarán inmediatamente con el Despachador del "C.T.C.", para que les alinee la ruta que deben seguir. Estos trenes quedan autorizados para entrar al sistema "C.T.C.", con su misma identidad, sin necesidad de boleta C.T.C.-1 (Excepción a la Regla 272).

16.- DISTRITO DE EL ROSARIO.

I.- Trenes y máquinas de patio no deben parar sobre el Crucero "D" de los tranvías eléctricos que se encuentra en el Kilóm. N-5+1, para no obstruir el tránsito de vehículos y peatones en la Av. Azcapotzalco.

II.- Cuando un tren rumbo al Norte deba detenerse en Tacuba, y por su longitud pueda obstruir el cruce "D" de los tranvías eléctricos, se detendrá antes, y el Conductor irá a la oficina telegráfica por órdenes, reanudando la marcha cuando esté enteramente listo.

17.- DISTRITO DE JULIA.

I.- La División de México tiene jurisdicción hasta la placa kilométrica C-24.0 del Distrito de Tres Cumbres, División Querétaro.

Todos los trenes entre San Pedro de los Pinos y Olivar, deben gobernarse por el Horario vigente en la División de Querétaro y por las disposiciones de los oficiales de la División de México.

II.- Fuera de las horas de servicio del telegrafista de San Pedro de los Pinos, el registro de trenes quedará en la caseta del aparato telefónico.

18.- DISTRITO DE AZCAPOTZALCO.

I.- Las órdenes de tren que autoricen el tránsito de trenes en el Distrito de Azcapotzalco (Línea "NA"), deberán expedirse: rumbo al Norte, de Tacuba (o del punto desde donde un tren debe iniciar su carrera) a la señal D-122, ubicada en el Kilóm. NA-10+900, y rumbo al Sur, de la señal IC-122, a Tacuba (o al lugar hasta donde deba ir el tren dentro del propio Distrito).

II.- Los trenes rumbo al Norte, procedentes de Tacuba, al aproximarse a Empalme Distrito Azcapotzalco pararán librando la señal absoluta D-122. Si esta señal muestra indicación de parada se comunicarán inmediatamente con el Despachador para que alinee la ruta que se solicita, rigiéndose por la indicación de las señales.

III.- La Conexión 119 une la vía principal "A" (Distrito Central) con la vía de operación denominada "Vía de Balsas". Esta vía entronca con la vía principal del Distrito de Azcapotzalco en Kilómetro NA - - 10+311.48.

19.- MOVIMIENTO DE MAQUINAS DE PATIO.

I.- Como excepción a las Reglas 93 y 360, el movimiento de máquinas de patio en los Distritos de El Rosario y Azcapotzalco, debe regirse por autorizaciones escritas de la oficina de Despachadores correspondiente, las que se enumeran progresivamente, principiando con el número uno a las 0h01m. diariamente. Dichas autorizaciones deben redactarse como el siguiente ejemplo:

"Máquina de Patio 8805 queda autorizada para usar la vía principal de Tacuba (o punto desde donde inicia su recorrido) a Azcapotzalco (o punto hasta donde deberá ir) de lasH.....M..... a lasH.....M....."

II.- De las autorizaciones indicadas, el telegrafista debe hacer tres copias, recabando firma en el original y entregando dos copias al Mayordomo, para que éste entregue una al Maquinista, o bien entregando una al Maquinista si se trata de máquina sola.

III.- Las tripulaciones de patio quedan obligadas a librar la vía principal en el menor tiempo posible, dentro del lapso autorizado, avisando al Despachador. Al llegar al lugar hasta el cual se les haya autorizado, deben entrar de frente al escape u otra vía auxiliar.

IV.- Cuando, por circunstancias fortuitas, las máquinas de patio no puedan tener libre la vía principal a la hora en que termina su autorización, los Mayordomos, deben comunicarlo sin demora al Despachador para que éste disponga lo conveniente, pero enviarán sus aban-

rados en ambas direcciones con la anticipación necesaria.

V.- El Despachador no debe autorizar el movimiento de trenes u otras máquinas de patio sino hasta que reciba la información de que ha quedado libre la vía principal. Sin embargo, en circunstancias anormales puede el Despachador autorizar el movimiento de trenes u otras máquinas de patio mediante instrucciones escritas que definan claramente la situación.

VI.- En los Distritos controlados por el sistema de señales "C.T.C.", las máquinas de patio y otras máquinas se gobernarán de conformidad con las Reglas de dicho sistema y se regirán por las autorizaciones e instrucciones escritas que les expida el Despachador.

20.- HAY OFICINAS TELEGRAFICAS para la expedición de llamadas, órdenes de tren, instrucciones, etc., en los siguientes lugares:

PATIO DE PANTACO, Llamada "DX"

PATIO DE BUENAVISTA, Llamada "M"

PATIO DEL VALLE DE MEXICO, Llamada "VM"

21.- PATIO DE BUENAVISTA,

I.- LA CAPACIDAD DE LAS VIAS de los andenes de la estación de Buenavista, es la siguiente:

Vía No. 1, --- 10 coches de 25 metros.

Vía No. 2, --- 13 coches de 25 metros.

Vía No. 3, --- 13 coches de 25 metros.

Vía No. 4, --- 15 coches de 25 metros.

Vía No. 5, --- 15 coches de 25 metros.

Vía No. 6, --- 16 coches de 25 metros.

Vía No. 7, --- 17 coches de 25 metros.

Vía No. 8, --- 17 coches de 25 metros.

Vía No. 9, --- 18 coches de 25 metros.

Vía No. 10, --- 18 coches de 25 metros.

Vía No. 11, --- 19 coches de 25 metros.

Vía No. 12, --- 20 coches de 25 metros.

II.- TRENES RETROCEDIENDO HACIA LOS ANDENES DE LA ESTACION DE BUENAVISTA.

a).- Cuando los trenes invadan la "Y", el Conductor se situará en la plataforma posterior del último coche, llevando a su cargo, personalmente la llave de aire del Conductor.

b).- Cuando los trenes estén próximos al cambio que utilizarán para retroceder, el Maquinista pondrá la manija de la válvula automática en posición de "recubrimiento" para que el Conductor efectúe la parada.

c).- Para retroceder después de haber relevado los frenos ya con el tren en movimiento, los maquinistas colocarán nuevamente la manija de la válvula automática en posición de "recubrimiento" y la conservarán así hasta que el tren se detenga. Esto es con el objeto de que el Conductor pueda hacer la parada en el andén o en el lugar donde sea necesario. Tratándose de locomotoras dotadas de equipo L-26, los maquinistas controlarán la velocidad y parada del tren, mediante las señales de la tripulación.

d).- Los trenes, al invadir las vías de los andenes de Buenavista, se moverán a Velocidad de Patio para evitar accidentes en los remates de las vías y se detendrán frente a los pilares que tienen marcado "ALTO".

III.- En las columnas que sostienen los aleros de los andenes de la estación de Buenavista, hay instaladas unas cajas metálicas que tienen en su interior dos botones, marcados cada uno en su parte inferior con el número de la vía a que corresponden.

IV.- Cuando un tren, máquina o máquinas de patio, esté enteramente listo para salir, el Conductor o el miembro de la tripulación a quien compete, oprimirá el botón correspondiente a la vía en que se encuentra, para indicar al Despachador que está listo para salir y se le haga el alineamiento de la ruta respectiva. Estará pendiente de la indicación de la señal absoluta ancha que gobierna esa vía, para iniciar su marcha cuando la indicación sea de proseguir.

to para salir, el Conductor o el miembro de la tripulación a quien compete, oprimirá el botón correspondiente a la vía en que se encuentra, para indicar al Despachador que está listo para salir y se le haga el alineamiento de la ruta respectiva. Estará pendiente de la indicación de la señal absoluta ancha que gobierna esa vía, para iniciar su marcha cuando la indicación sea de proseguir.

V.- Las cajas mencionadas están aseguradas con candados de cambio y en el lado opuesto de la columna en que están instaladas, hay teléfono selectivo para comunicarse con el Despachador en caso necesario.

22.- LOS CONDUCTORES O MAQUINISTAS en su caso, obtendrán sus órdenes de tren con una anticipación no menor de 20 minutos a la hora para la que fueron llamados para salir.

23.- APARATOS TELEFONICOS. Además de los aparatos cuya ubicación se indica, mediante la letra "T", en la columna de servicios de los cuadros de itinerarios, hay los siguientes, conectados al o los circuitos que, en cada caso, se indican:

a).- Exclusivamente al circuito denominado C.T.C. Buenavista: Kilóm. C-8 (poste No. 1); Kilóm. C-2+250 (frente al Templo de San Miguel); señal I-36; San Pedro de los Pinos (oficina telegráfica y extremo Sur del Patio) así como el aparato que se encuentra en el exterior de la oficina telegráfica; Olivar en el poste No. 2; Señal I-40 ("Y" Ex-F.C. Industrial); Señal B-3.2 (Kilóm. YB-2 poste No. 1); Kilóm. YB-5 poste No. 16.

b).- AL CIRCUITO C.T.C. SUR EXCLUSIVAMENTE: Los Patios de - Reclasificación y Despacho Oriente y Poniente en las señales DC-64 e I-62 respectivamente.

c).- AL CIRCUITO C.T.C. NORTE EXCLUSIVAMENTE: Kilóm. B-15+787 (candado "L" 125); Ladero de Barrientos; "Y" de Lechería (candado "L" 145 en Kilóm. H-0.872); "Y" de Lechería, brazo Norte (candado "L" 149 en Kilóm. B-22+200).

ch).- A LOS CIRCUITOS C.T.C. Sur y C.T.C. Buenavista; las oficinas telegráficas de Despachadores y del Jefe de Patio de Buenavista; las oficinas telegráficas y del Jefe de Patio de Pantaco; el Patio de Coches de Pantaco; (Vía No. 10), y la oficina de Anunciadores de Buenavista; ésta, además a los circuitos denominados "Central" y "Nacional".

d).- LAS SUPERINTENDENCIAS Y LAS JEFATURAS DE DESPACHADORES DE LAS DIVISIONES DE MEXICO Y QUERETARO, A LOS CIRCUITOS C.T.C. BUENAVISTA, C.T.C. SUR, C.T.C. NORTE, "CENTRAL" Y "C.T.C. NACIONAL".

24.- CRUCEROS A NIVEL entre vías férreas.

I.- EX-FERROCARRIL DE CINTURA:

a).- Dos cruceros tipo "F" en el Km. YA-2.2 con los Tranvías Eléctricos; los Ferrocarriles tienen preferencia de paso.

II.- EX-FERROCARRIL INDUSTRIAL:

a).- Dos cruceros tipo "D" en el Km. YB-4.1 con los Tranvías Eléctricos; los Ferrocarriles tienen preferencia de paso.

b).- Crucero tipo "D" en Km. YB-4.6 con el ex-Ferrocarril Hidalgo y Nordeste.

III.- DISTRITO DE EL ROSARIO: Crucero tipo "D" con dos vías de los Tranvías Eléctricos en el Km. N-5.1; los Ferrocarriles tienen preferencia de paso.

IV.- DISTRITO DE JULIA:

a).- Crucero tipo "D" en el Kilómetro C-4.0 con los Tranvías Eléctricos; los Ferrocarriles tienen preferencia de paso.

b).- Crucero tipo "D" en el Kilómetro C-4.1 con los Tranvías Eléctricos; los Ferrocarriles tienen preferencia de paso.

25.- LAS SIGUIENTES VIAS AUXILIARES que están conectadas directamente a las vías principales de los Distritos Central o Nacional, no están controladas por el C.T.C., y tienen las características que se

especifican en cada caso:

DISTRITO CENTRAL

UBICACION	LADERO O ESPUELA	UNIDADES DE 18 METROS	DENOMINACION
Km. 15+887	Ladero	11	Industrias I. E. M.
Km. 17+056	Ladero	56	Cementos Anáhuac
Km. 21+419	Ladero	82	Ex-Nacional
Km. 22+818	Ladero	5	Cía. Industrias Conasupo.
Km. 25+145	Ladero	13	Ford Motor Company, S. A.
Km. 27+780	Ladero	9	Cía. Purina, S. A.

DISTRITO NACIONAL

Km. 15+885	Ladero	22	Cía. Gral. Mills.
Km. 19+957	Ladero	6	Cía. Coopermex
Km. 20+385	Ladero	2	Fca. Nal. de Vidrios, S. A.
Km. 22+103	Ladero	91	Patio Piloto Lechería
Km. 22+519	Ladero	7	Good Year Oxo
Km. 25+068	Ladero	11	Guanos y Fertilizantes Aromáticos Petroquímicos, S. A.
Km. 40+798	Ladero	10	

26.- INSTRUCCIONES PARA LOS DESPACHADORES DEL C.T.C.

I.- DISTRITO CENTRAL (Línea "A")

El sistema de señales C.T.C., termina rumbo al Norte en la señal ab-

soluta D-174; y empieza, rumbo al Sur, en la señal absoluta I-174, por lo que los trenes rumbo al Sur, al salir de Huehuetoca "CM", se gobernan por la señal de órdenes (Semáforo), continuando a VELOCIDAD DE PATIO hasta la señal I-174, rigiéndose en adelante por la indicación de las señales.

II.- DISTRITO DE JULIA.

a).- Entre la Estación de Buenavista y San Pedro de Los Pinos, los trenes se mueven en ambas direcciones, sujetos al INSTRUCTIVO PARA LA OPERACION DEL SISTEMA C.T.C. Los Despachadores de Buenavista situarán, en la oficina telegráfica de Buenavista, la boleta de despacho, órdenes de tren e instrucciones para los trenes rumbo al Distrito de El Rosario.

b).- LAS MAQUINAS DE PATIO SE AUTORIZARAN por escrito fijando les la ruta que deban seguir y el tiempo dentro del cual podrán utilizar la vía principal, ejemplo: "Máquina de Patio 8802 queda autorizada para usar la vía principal, de Julia (o lugar desde donde inicie su recorrido) a Empalme Distrito Tlatilco (o hasta el lugar donde deba ir) de las h. m. a las h. m. rigiéndose por las indicaciones de las señales del sistema C.T.C." Estas autorizaciones serán repetidas por el empleado que las reciba y se anotarán en el libro que se destina para el objeto.

27.- INSTRUCCIONES PARA LOS TELEGRAFISTAS DE HUEHUETOCA "CM".

Los telegrafistas de Huehuetoca "CM" no darán indicaciones de proseguir con la señal de órdenes a ningún tren Rumbo Sur, sin obtener antes la autorización del Despachador. (Excepción a las Reglas 83-C y 221).

SERVICIO - MEDICIO

Además del Hospital Colonia, hay puestos de Socorros en las estaciones de Buenavista, Pantaco y Valle de México.

Para casos de emergencia, llámese a la oficina de "Admisión y Emergencia" del Hospital Colonia.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

CUADRO ESQUEMATICO DE LA SUBDIVISION

TERMINAL DEL VALLE DE MEXICO

