



SEGURIDAD ANTE TODO

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 las labores de otro".

OFICIALES DE LA SUBDIVISION

J. ASCENCION LEAL FLORES
AYDTE. SUPTE. S. T.
VALLE DE MEXICO

UBALDO MORENO LOPEZ
AYDTE. SUPTE. S. T.
VALLE DE MEXICO

CLEMENTE GUZMAN FLORES
AYDTE. SUPTE. S. T.
VALLE DE MEXICO

ANTONIO LOPEZ HERNANDEZ
AYDTE. SUPTE. S. L.
VALLE DE MEXICO

ANGEL OCADIZ GARCIA
AYDTE. SUPTE. S. L.
VALLE DE MEXICO

JOSE DIAZ ROBLES
AYDTE. SUPTE. S. L.
VALLE DE MEXICO

JOSE ARRIAGA RICO
JEFE DE DESPACHADORES
VALLE DE MEXICO

ARTURO CASAS HERNANDEZ
SUPERINTENDENTE TERMINAL
VALLE DE MEXICO

RAUL ALVAREZ ROSALES
SUPERINTENDENTE DIVISION
VALLE DE MEXICO

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE
TRANSPORTES.

"Es indispensable que todos los empleados cum-
plan estrictamente con el Reglamento y con las
instrucciones especiales, compenetrándose perfec-
tamente de uno y otras. En caso de duda sobre
su correcta interpretación, deberán solicitar a su
inmediato superior las explicaciones necesarias"

DIVISION DE MEXICO

SUBDIVISION DE HIDALGO

HORARIO No. 9

Comienza a regir a las 0h.01m. del Martes
6 de Septiembre de 1977

Hora del Meridiano 90

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

ALFONSO ORTEGA NUÑEZ
SUPT. GRAL. DE TRANSPORTES
MEXICO, D. F.

JOSE MARIA LOPEZ ESCAMILLA
SUBGERENTE DE OPERACION
MEXICO, D. F.

ALFREDO SUAREZ RABAGO
SUBGERENTE GENERAL
MEXICO, D. F.

LUIS GOMEZ ZEPEDA
DIRECTOR GENERAL
MEXICO, D. F.



NFM Ferrocarriles Nacionales de México

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 - 35	DE - 35
NUMEROS			9200 A	9100 A	9300 A	8900 A
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA EN K.P.H.			9299	9129	9316	8986
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA EN K.P.H.			18	18	18	18
RELACION DE ENGRANES			105.	112	105	105
CABALLOS DE FUERZA (H.P.)			62 - 15	74 - 18	74 - 18	74 - 18
Fza. de tracc. continuada en lbs. a la vel. mínima			2000	2250	3600	3600
BASE RIGIDA EN PIES Y PULGADAS			50,000	55,000	78,000	78,000
PESO EN TONELADAS METRICAS			9'0"	9'0"	13'5"	13'5"
			113.3	109.8	165.0	165.0
RUMBO AL NORTE			T O N			
DE	A	FACTOR CARRO				
VALLE DE MEXICO	LECHERIA	3	1840	2015	2865	
LECHERIA	XOLOX	3	2330	2825	4030	
XOLOX	TEZONTEPEC	3	1725	1890	2695	
TEZONTEPEC	SAN AGUSTIN	3	1355	1485	2115	
SAN AGUSTIN	SAN LORENZO	4	2330	2825	4030	
SAN AGUSTIN	TEPA	3				
TEPA	TECAJETE	3				
TECAJETE	SOMORRIEL	3				
SOMORRIEL	VENTOQUIPA					
VENTOQUIPA	TULANCINGO					
TULANCINGO	ANITA	3				
ANITA	HONEY	3				
EMPALME EL REY	TELLEZ	3				
TELLEZ	LA SOLEDAD	3				
LA SOLEDAD	PACHUCA	3				
TEPA	LA SOLEDAD					
VENTOQUIPA	CIMA DE TOGO	3				
CIMA DE TOGO	BERISTAIN					
EMP. DIST. APULCO	TORTUGAS	4				
TORTUGAS	APULCO	4				
RUMBO AL SUR			T O N			
DE	A	FACTOR CARRO				
HONEY	ANITA	3				
ANITA	TULANCINGO	3				
TULANCINGO	SANTIAGO	3				
SANTIAGO	VENTOQUIPA	3				
VENTOQUIPA	LAS LAJAS	3				
LAS LAJAS	SOMORRIEL	3				
SOMORRIEL	SAN AGUSTIN					
SAN LORENZO	SAN AGUSTIN	4	2470	2695	4140	
SAN AGUSTIN	LECHERIA	3	2315	2525	3605	
LECHERIA	VALLE DE MEXICO	3	2590	2615	3735	
PACHUCA	LA SOLEDAD	3				
LA SOLEDAD	TELLEZ	3				
TELLEZ	EMPALME EL REY	3				
LA SOLEDAD	LA TRINIDAD	3				
LA TRINIDAD	TEPA	3				
BERISTAIN	AHUAZOTEPEC	2				
AHUAZOTEPEC	CIMA DE TOGO	2				
CIMA DE TOGO	VENTOQUIPA					
APULCO	TORTUGAS					
TORTUGAS	EMP. DIST. APULCO	3				

LOCOMOTORAS DE-22, DE-24, DE-25 y DE-36 Series 7200, 7400, 7500 y 9000, remolcan igual tonelaje que las DE-23.

LOCOMOTORAS DE-21 Serie 7100, remolcan igual tonelaje que las DE-17.

LOCOMOTORAS DE-38 Serie 9400, remolcan igual tonelaje que las DE-38 Serie 9200.

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 los causas y la reducción que se efectuó.

CIONADO (PARA RIEL SECO)

ELECTRICAS (N. DE M.)

DE - 33	DE - 32	DE - 31	DE - 30	DE - 29	DE - 27	DE - 26	DE - 23	DE - 17	DE - 18
8700 A 8767	8600 A 8619	8500 A 8585	8400 A 8409	8300 A 8331	8200 A 8254	8100 A 8144	7300 A 7323	7000 A 7034	5800 A 5889
18	18	25	25	18	25	20	18	18	18
105	105	105	105	105	105	105	105	105	90
62 - 15	74 - 18	61 - 16	61 - 16	74 - 18	61 - 16	74 - 18	62 - 15	62 - 15	62 - 15
3000	3000	3000	3000	2750	2500	2400	1800	1750	1310
78,000	78,000	73,000	50,000	70,000	48,000	53,000	46,000	44,000	34,000
13' 7"	11' 2"	13' 7"	9' 0"	12' 6"	9' 0"	9' 4"	12' 1"	9' 0"	9' 0"
167.0	172.4	165.0	120.0	156.0	110.0	116.0	109.0	105.0	76.0

E L A D A S

2865	2680	2115	2460	2025	1950	1695	1625	1250
4030	3765	2975	3450	2850	2735	2375	2270	1755
2695	2520	1990	1310	1905	1830	1590	1520	1175
2115	1980	1565	1810	1500	1440	1250	1195	920
4030	3765	2975	3450	2850	2735	2375	2270	1755
						1210		895
						715		525
						985		730
						BAJADA		BAJADA
						BAJADA		BAJADA
						1685		1245
						830		615
						1765		1305
						3090		2285
						1255		930
						BAJADA		BAJADA
						630		470
						BAJADA		BAJADA
						1175		870
						850		630

						850		630
						1025		780
						1765		1305
						765		565
						695		515
						765		565
						BAJADA		BAJADA
4140	3875	2840	3560	2720	2610	2265	2165	1675
3605	3375	2660	3000	2550	2450	2125	2030	1570
3735	3495	2760	3205	2645	2540	2200	2110	1630
						2725		2015
						4860		3590
						1750		1295
						2725		2015
						1050		775
						925		685
						425		315
						BAJADA		BAJADA
						BAJADA		BAJADA
						850		630

- 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 tracción, 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 LECHERIA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE HONEY PRIMERA PARTE			
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE					HORARIO N° 9			
		435	275	271	61			ESTACIONES			
		CARGA DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO			POR CIENTO	PASAJEROS		
B - 21	0.0	S. H.M. 9.48	DEL DISTRITO DE IROLO	S. H.M. 10.45	S. H.M. 7.55	0.00	6	DN	LECHERIA (RA)		
H - 6	5.7	9.58		b 10.54	b 8.01			0.04	3	D	CARTAGENA (TC)
H - 9	8.5	10.02		p 10.59	p 8.05					0.60	4	D	TULTEPEC (JA)
H - 15	14.2	10.10		b 11.07	b 8.12			0.76	5			D	CAJIGA (XO)
H - 19	18.8	10.16		p 11.13	p 8.17					0.76	4	D	JALTOCAN (RY)
H - 28	28.0	10.30		p 11.26	p 8.26			1.08	3			D	XOLOX (ON)
H - 34	33.9	10.38		b 11.34	b 8.31	1.20	5			DN	PAULA (AS)
H - 37	36.5		b 11.38	b 8.34			1.30	5	DN	MACUJICO (A)
H - 39	38.7	10.45		b 11.42	b 8.37	1.30	5			DN	TEMASCALAPA (PA)
H - 41	40.8	10.52		Ll. 11.44 H.M.	p 8.42			0.00	5	D	EMPALME EL REY (RY)
H - 42	41.4	1.88	5			D	CONEXION VIA "HA" (ON)
H - 46	45.5			b 8.47			1.70	4	D	OCOTITLAN (AS)
H - 50	49.4	11.02			p 8.52	1.50	7			D	TEZONTEPEC (AS)
H - 54	53.9	11.12			p 8.57			0.00	7	D	RELINAS (A)
H - 61	60.2	11.25	S. H.M. 15.42 X62	p 9.07	0.20	11	DN			SAN AGUSTIN (A)	
.....	60.4	.....		.....			0.00	5	D	EMPALME DIST. IROLO (PA)
.....	60.6	.....		.....	1.88	5			D	CONEXION VIA "HB" (PA)
H - 67	66.3	11.45 X276 X436	Ll. 15.52 H.M.	p 9.16 9.22			1.70	5	D	TEPA (PA)	
.....	66.5	.....		.....	1.50	7			D	CRUCERO "F" TRANVIAS (AW)
.....	66.5	.....		.....			1.00	4	D	EMP. DIST. LA TRINIDAD (WM)
H - 70	70.0	.....		b 9.33	0.00	7			D	SAN ANTONIO OZTOYUCA (AW)
H - 72	71.5	11.57		b 9.42			0.00	7	D	PUEBLILLA (AW)	
H - 75	74.9	12.03		b 9.42	0.20	11			D	TECAJETE (AW)	
H - 80	79.8	12.13		p 9.50			0.20	11	D	ANIMAS (AW)	
H - 83	82.9	12.18		b 9.55	0.20	11			D	SAN VICENTE (WM)	
H - 87	86.6	12.24		p 10.01			0.20	11	D	SOMORRIEL (WM)	
H - 91	91.0	12.33		b 10.08	0.20	11			D	SAN JOAQUIN (WM)	
H - 98	97.5	12.43		b 10.17 X436			0.20	11	D	SAN JOAQUIN (WM)	
H - 105	104.2	12.53		b 10.29	0.20	11			D	LAS LAJAS (WM)	
H - 109	108.7	.....		b 10.36			0.20	11	D	LOS ROMEROS (WM)
H - 114	113.4	Ll. 13.13 H.M.		Ll. 10.43 H.M.	0.20	11			D	OTLIMULCO (WM)	
							0.20	11	D	EMP. DIST. BERISTAIN (WM)	
		435	275	271	61						HORARIO N° 9
		CARGA DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO						

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", con las siguientes excepciones: 1).- Nos. 276 y 62 son superiores a No. 275.

2).- No. 270 es superior a Nos. 269 y 279.

3).- No. 280 es superior a No. 269.

DISTRITO DE HONEY PRIMERA PARTE			RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		GANADO REGISTRO "Y"		
HORARIO N° 9			PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE	ESCAPES	OTRAS			
ESTACIONES				276	272	62				436	
			MIXTO Y CARGA	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO			
DN	LECHERIA (RA)	5.7		0.26	AL DISTRITO DE IROLO	L. 13.57	L. 16.57	L. 13.38	PATIO	GRY	
	CARTAGENA	2.8	10			b 14.49	b 16.52	13.30		NO HAY	
D	TULTEPEC (TC)	5.7		0.22		p 14.45	p 16.48	13.26		45	
	CAJIGA	4.6	7			b 14.36	b 16.41	13.17		26	
D	JALTOCAN (JA)	9.2	4			p 14.31	p 16.37	13.12		45	
D	XOLOX (XO)	5.9	11	0.00		p 14.18	p 16.28	13.00		35 + 22	
	PAULA	2.6	7			b 14.09	b 16.21	12.52		11	
	MAQUIXCO	2.2	6	0.60		b 14.05	b 16.18	...		NO HAY	
	TEMASCALAPA	2.1				b 14.01	b 16.15	12.45		37	
DN	EMPALME EL REY (RY)	0.6	2	0.00		S. 13.58	p 16.12	12.42		NO HAY	RY
	CONEXION VIA "HA"	4.1			H.M.	...	...		VER INSTRUCCIONES ESPECIALES	
	OCOTITLAN	3.9	10	0.13		b 16.04	...		NO HAY		
D	TEZONTEPEC (ON)	4.5	5			p 15.59	12.29		36		
D	RELINAS (AS)	6.3	7	0.25		p 15.53	12.23		15 - 4		
DN	SAN AGUSTIN (A)	0.2			L. 11.55	p 15.45	12.15		PATIO 48 - 49	R	
	EMPALME DIST. IROLO	0.2			...	p 15.41x275	...				
	CONEXION VIA "HB"	5.7			...	...	...	
D	TEPA (PA)	0.2	7		S. 11.45x435	p 15.34	11.55x435		PATIO 31 - 60	RY	
	CRUCERO "F" TRANVIAS	0.0			H.M.	p 15.31	11.30x435				
	EMP. DIST. LA TRINIDAD	3.5				...	...		
	SAN ANTONIO OZTOYUCA	1.5	7	0.00		b 15.24	11.18		NO HAY		
	PUEBLILLA	3.4	5			b 15.18	11.10		14		
D	TECAJETE	4.9	6			p 15.10	11.00		16 - 5		
	ANIMAS (AW)	3.1				b 15.05	10.54		21		
	SAN VICENTE	3.7	9	0.60		p 15.00	10.47		NO HAY		
D	SOMORRIEL (WM)	4.4	5	1.58		b 14.50	10.32		11 - 11	Y	
	SAN JOAQUIN	6.5	9	1.82		b 14.38	10.17x61		7		
	LAS LAJAS	6.7	9	2.05		b 14.25	9.56		22		
	LOS ROMEROS	4.5				b 14.16	...		10		
	OTLIMULCO	4.7	15	2.07		S. 14.06	S. 9.31		NO HAY		
	EMP. DIST. BERISTAIN					H.M.	H.M.		PATIO		
HORARIO N° 9					276	272	62	436			
					MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO			

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

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE LECHERIA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE					DISTRITO DE HONEY SEGUNDA PARTE			RUMBO AL SUR					CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	REGISTRO "Y"
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA	TIEMPO MINIMO ASCIENDEDO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PASAJEROS	HORARIO N° 9	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PRIMERA CLASE		ESCAPES	OTRAS				
		269	279						270	280						
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	ESTACIONES	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO						
H-114	113.4	S. 14.01	S. 10.54	0.00	9	EMP. DIST. BERISTAIN 0.3 CONEXION VIA "HD" 1.6	11	1.73	Ll. 9.20	Ll. 13.41	PATIO	Y				
H-116	115.3	b 14.04	b 10.57						FABRICA	b 9.18			b 13.39	20EN		
H-117	116.1	b 14.06	b 10.59	0.74	D	SANTIAGO 5.8 TULANCINGO (GO) 4.1	9	1.85	b 9.15	b 13.36	NO HAY PATIO	Y				
H-122	121.9	p 14.16	p 11.09						HUAPALCALCO	p 9.02			p 13.23	8 - 35		
H-126	126.0	b 14.25	b 11.18	0.23	7	EMP. DIST. APULCO 2.3 SOTOTLAN 0.1	9	0.74	b 8.20	b 13.15	NO HAY	R				
H-129	128.3	Ll. 14.30							LAGUNA DEL CERRITO	S. 8.16						
H-129A	128.4	AL DISTRITO DE APULCO	b 11.23	0.82	7	ANITA 2.8 PANFILO 3.9	9	0.12	DEL DISTRITO DE APULCO	b 13.11	NO HAY	NO HAY				
H-133	132.2		b 11.30							LAGUNA DEL CERRITO			b 13.05	NO HAY		
H-135	135.0		b 11.35	1.43	4	CANALES 4.2	6	1.56		b 12.59	4					
H-139	138.9		b 11.42									b 12.47	1			
H-144	143.1		b 11.50	1.75	5	-TONALIXCO 2.4 PEJAY 3.2	7	1.66		b 12.39	4					
H-146	145.5		b 11.55									b 12.34	2ES			
H-149	148.7		b 12.01	0.01	4	-AMAPOLAS 0.2	5	1.42		b 12.30	7					
H-149-A	148.9		b 12.03									b 12.28	2ES			
H-151	150.2		Ll. 12.09	1.22	2	HONEY (HY) 1.3	3	0.49		S. 12.24	H. M.	PATIO 15	RY			
			269	279	HORARIO N° 9					270	280					
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO						MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO						

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", con las siguientes excepciones:

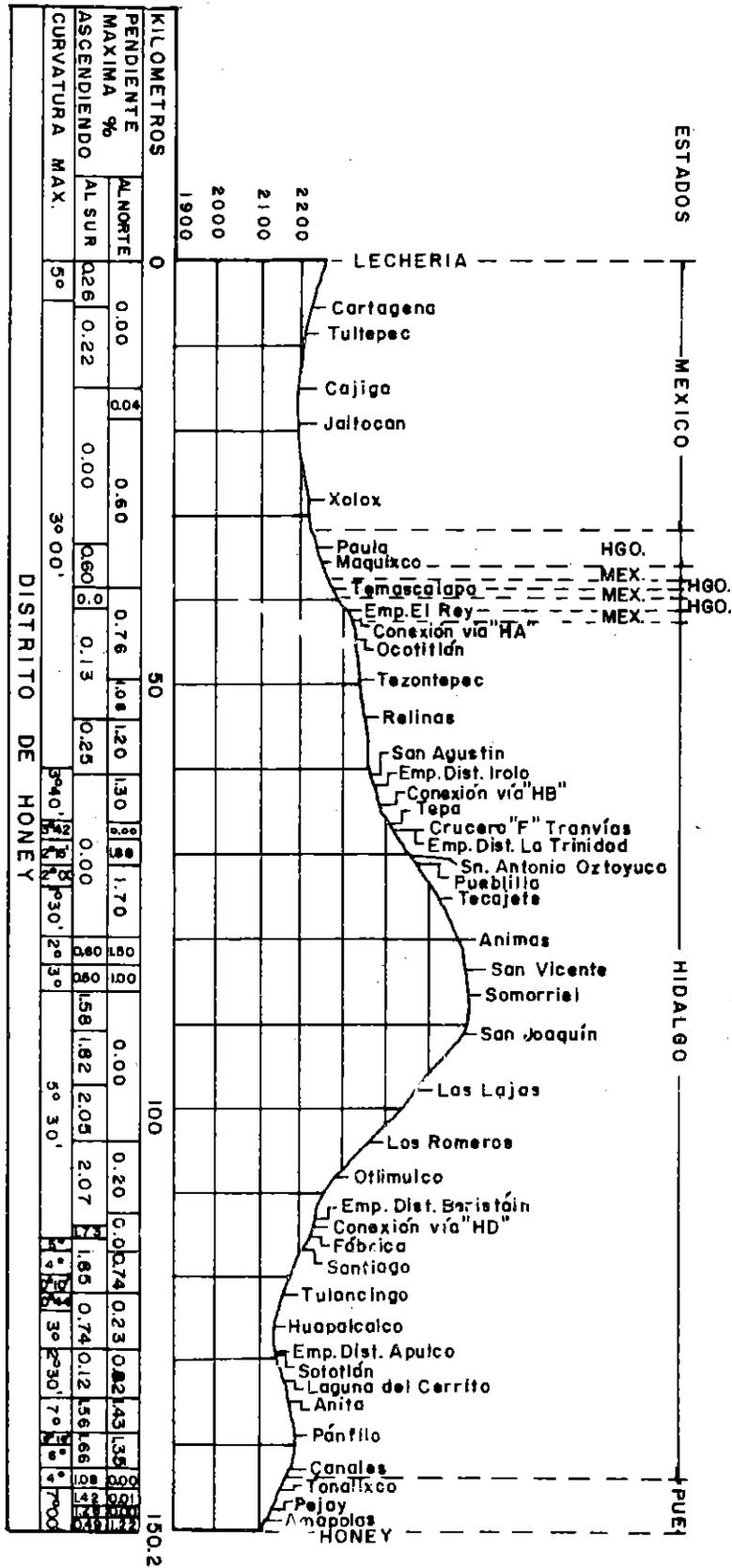
1).- Nos. 276 y 62 son superiores a N° 275. 2).- N° 270 es superior a Nos. 269 y 279. 3).- N° 280 es superior a N° 269

NOTAS:

- Al encontrarse trenes en Empalme El Rey, donde no hay escape, los rumbo al norte ocuparán la vía principal del Distrito de Pachuca para dar paso a los trenes opuestos; pero previamente se protegerán por medio de abanderados.
- Trenes del Distrito de Irolo están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Honey entre Empalme Distrito Irolo y San Agustín, protegiéndose con abanderados.
- Trenes del Distrito de La Trinidad están autorizados para ocupar la vía principal del Distrito de Honey entre Empalme Distrito La Trinidad y Tepa, protegiéndose con abanderados.
- Trenes del Distrito de Honey deben hacer servicio en la estación de Ventoquipa, del Distrito de Beristáin. Para el efecto se moverán como material rodante entre Empalme Distrito Beristáin y la estación de Ventoquipa, sujetándose a las siguientes disposiciones:
 - Se protegerán por medio de abanderados entre Empalme Distrito Beristáin y Ventoquipa.
 - Se registrarán por la indicación de la señal de órdenes de Ventoquipa y se registrarán como equipo del tren que manejan en el Distrito de Honey.
 - Trenes procedentes de Lechería entrarán de frente y saldrán retrocediendo. Trenes procedentes de Honey entrarán retrocediendo y saldrán de frente.
- Como información, se hace observar que las horas de llegada y salida a y de la estación de Ventoquipa de cada uno de los trenes que se citan a continuación, son las siguientes:

Llegadas	VENTOQUIPA	Salidas
No. 270 a las 9h21m.		No. 270 a las 10h53m.
No. 280 a las 13h42m.		No. 269 a las 14h00m.

- Cuando no haya servicio telegráfico en Empalme El Rey, No. 272 del Distrito de Pachuca queda autorizado para asumir su itinerario en Empalme El Rey, sin boleta de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir (Excepción a la Regla 83-C).
- Cuando no haya servicio telegráfico en San Agustín, No. 274 del Distrito de Irolo, queda autorizado para asumir el itinerario de No. 275 en San Agustín, sin boleta de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir (Excepción a la Regla 83-C).
- Cuando no haya servicio telegráfico en Tepa, No. 276 del Distrito de La Trinidad queda autorizado para asumir el itinerario del mismo número en Tepa, sin boleta de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir (Excepción a la Regla 83-C).
- Trenes Nos. 270, 280, 62 y 436 quedan autorizados para asumir los itinerarios de Nos. 279, 269, 62 y 436 respectivamente, en Empalme Distrito Beristáin con la boleta de despacho que les hayan expedido en Ventoquipa, y cuando no haya servicio telegráfico en Ventoquipa quedan autorizados para asumir su respectivo itinerario sin boleta de despacho, si la señal de órdenes de Ventoquipa está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- No. 270 del Distrito de Apulco queda autorizado para asumir el itinerario del mismo número en Empalme Distrito Apulco, sin boleta de despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- Cuando no haya servicio telegráfico en Honey, el tren que deba salir como No. 280 queda autorizado para asumir su itinerario, sin boleta de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C).
- Trenes Norte y Sur del Distrito de Honey, anotarán en la columna de "Observaciones" del Registro de Trenes de Ventoquipa, su llegada a o su salida de Empalme Distrito Beristáin.



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE LECHERIA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO POR CIENTO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE PACHUCA	
		PRIMERA CLASE					HORARIO N° 9	
		275	271	277			ESTACIONES	
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO				
H - 41	40.8	DEL DISTRITO DE LA TRINIDAD	H. M. S. 11.47	DEL DISTRITO DE LA TRINIDAD	0.60	16	DN EMPALME EL REY (RY)	
HA - 1	41.6		.....				CONEXION VIA "H"
HA - 5	45.3		b 11.53				19 DE MARZO	
HA - 19	59.2		p 12.12					
.....	65.5	.....	.....	0.23	6	D	13.9 TELLEZ (ZG)
HC - 15	65.9	H. M. S. 16.28	p 12.23	H. M. S. 10.01		D	0.4 CONEXION VIA "HC" LA SOLEDAD (SO)	
HC - 16	66.0	.....	.....	.....	0.78	10	0.1 EMPALME DIST. PACHUCA
HC - 18	68.6	b 16.33	b 12.28	b 10.06	1.15		2.6 LAS COLONIAS	
HC - 19	69.9	b 16.36	b 12.31	b 10.09			1.3 CADENA	
HC - 25	75.4	.....	.....	.....	1.50		5.5 CONEXION VIA "AB"
.....	75.7	.....	.....	.....		0.3 EMPALME DIVN. QUERETARO	
HC - 26	76.5	Ll. 16.45 H. M.	Ll. 12.40 H. M.	Ll. 10.18 H. M.		D	0.8 PACHUCA (W)	
		275	271	277			HORARIO N° 9	
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO				

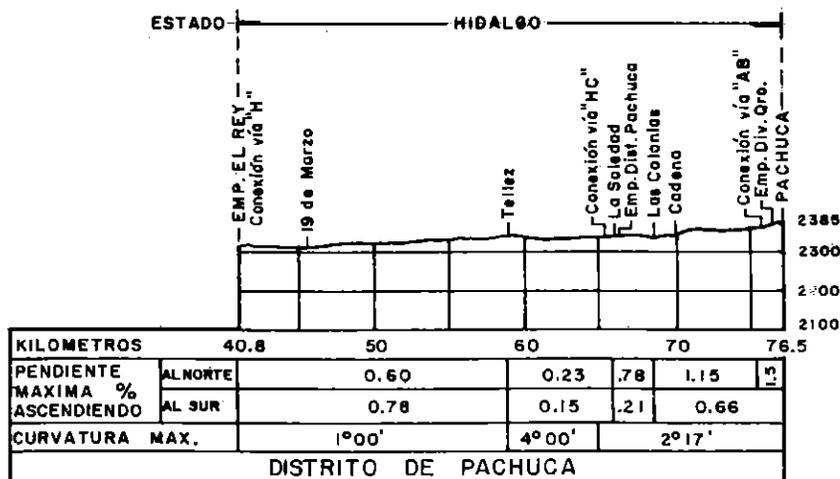
Dirección Superior "RUMBO AL NORTE", excepto que No.278 es superior a No. 277 .

NOTAS :

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

DISTRITO DE PACHUCA		RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.		BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO "Y"
HORARIO N° 9		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PRIMERA CLASE			ESCA-PES	OTRAS	
ESTACIONES			PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	278	276			272
DN	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	VER INTS. ESPECIALES		
EMPALME EL REY (RY) 0.8 CONEXION VIA "H" 3.7 19 DE MARZO	22	0.78	AL DISTRITO DE LA TRINIDAD			H. M. LL. 13.55	NO HAY	R
D TELLEZ (ZG) 13.9 6.3 CONEXION VIA "HC" 0.4						b 13.50	NO HAY	Y
D LA SOLEDAD (SO) 0.1 EMPALME DIST. PACHUCA 2.6 LAS COLONIAS 1.3 CADENA	8	0.15	H. M. LI. 8.25	H. M. LI. 11.05	p 13.22	5	VER INTS. ESPECIALES	RY
D CONEXION VIA "AB" 5.5 0.3 EMPALME DIVN. QUERETARO 0.8 PACHUCA (W)			13	0.21	b 8.22	b 11.02	b 13.17	NO HAY
	b 8.19	b 10.59			b 13.14	NO HAY	.	
		0.66	.	.	.	.	Y
			S. 8.10 H. M.	S. 10.50 H. M.	S. 13.05 H. M.	PATIO	BCGR	
HORARIO N° 9			278	276	272			
			MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO			

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

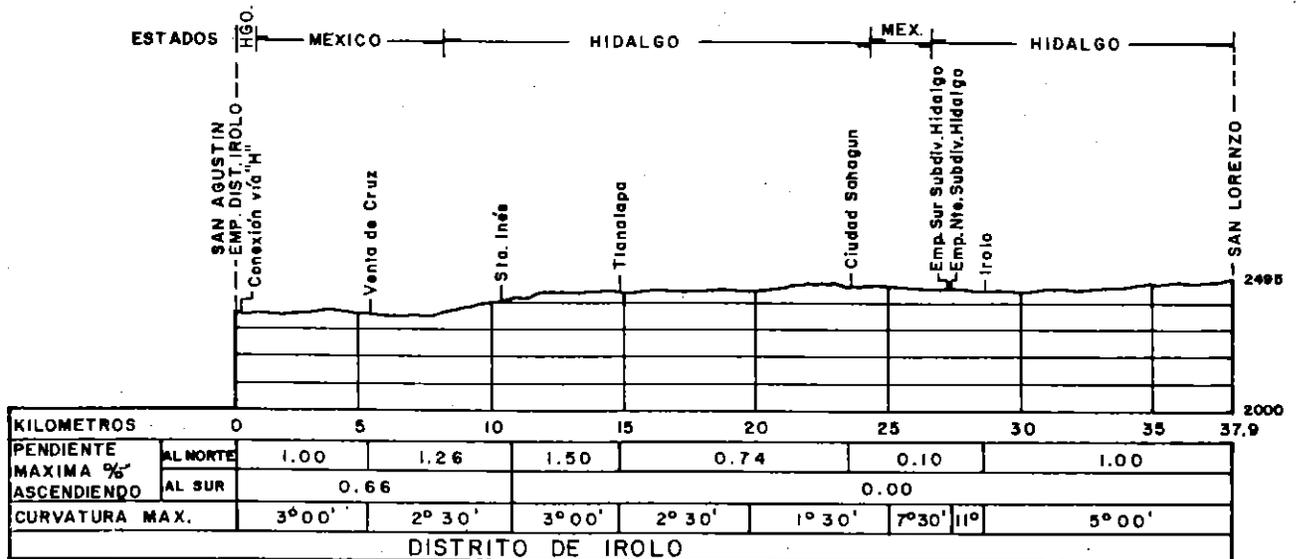


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. IROLO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE			DISTRITO DE IROLO		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 16 MTS.		REGISTRO "Y"		
		PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO	TIEMPO PASAJEROS	HORARIO N° 9			PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO	PRIMERA CLASE	ESCAPES OTRAS				
		273			274	ESTACIONES			ESCAPES	OTRAS				
H - 61	0.2	S. 12.05	1.00	4	DN	SAN AGUSTIN (A)	6	0.66	H.M. LI 15.22	PATIO 4 4 - 2		R		
H - 61A	0.0	.....			7	EMPALME DIST. IROLO			11	b 15.10	VER INST. ESPECIALES		Y
.....	0.2				D				TLANALEPA (NA)	10	b 15.02	NO HAY	
HB - 5	5.0	b 12.17	1.26	6	D	CIUDAD SAHAGUN (RM)	5	0.00	p 14.55	4.4		.....	
HB - 11	10.3	b 12.26	1.50		D	EMP. SUR SUBDIVISION HIDALGO			11	p 14.43	VER NOTA N° 3		.....
HB - 15	14.4	p 12.34	0.74	4	D	EMP. NORTE SUBDIVISION HIDALGO	11	0.00		p 14.32	4.5		.....
HB - 24	23.3	p 12.46	0.10		D	IROLO (R)			11	S. 14.17	PATIO		RY	
.....	26.8	.....	1.00	7	DN	SAN LORENZO (SN)	11	0.00		H.M.	.....		.....
.....	26.9	.....			273	HORARIO N° 9			274	MIXTO DIARIO	.....		.....
HB - 28	28.0	p 12.55	1.00	7	DN	SAN LORENZO (SN)	11	0.00	H.M.	.....		.....
V - 102	37.9	LI 13.10			MIXTO DIARIO	HORARIO N° 9			MIXTO DIARIO	.....		.....

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

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

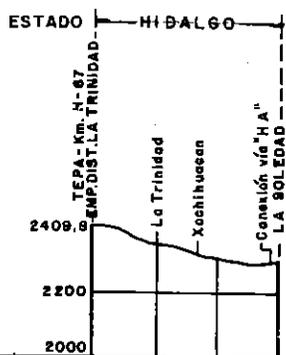


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. LA TRINIDAD KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE LA TRINIDAD	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 16 MTS.	REGISTRO "Y"	
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	PASAJEROS				PRIMERA CLASE				
		275	277						278	276			
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO	POR CIENTO	ESTACIONES				MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO			ESCAPES	OTRAS
H - 67	0.2	S. 16.02 H. M.	S. 9.35 H. M.			D TEPA (PA) 0.2			Ll. 8.50 H. M.	Ll. 11.30 H. M.	PATIO 34-42	RY	
H-67-A	0.0	16.02	9.35	0.00	6	EMP. DIST. LA TRINIDAD 5.0	7	1.36	8.50	11.30			
HC - 5	5.0	b 16.11	b 9.44			LA TRINIDAD			b 8.43	b 11.23	3		
HC - 9	8.6	b 16.17	b 9.50			3.6 XOCHIHUACAN			b 8.37	b 11.17	NO HAY		
...	14.4	...	...	0.44	11	5.8 CONEXION VIA "HA"			...	...	
HC - 15	14.8	Ll. 16.25 H. M.	Ll. 9.58 H. M.			0.4 LA SOLEDAD (SO)		13	1.13	S. 8.28 H. M.	S. 11.08 H. M.	PATIO 5	RY
		275	277			HORARIO Nº 9			278	276			
		MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO						MIXTO DIARIO	MIXTO DIARIO			

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

NOTAS:

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



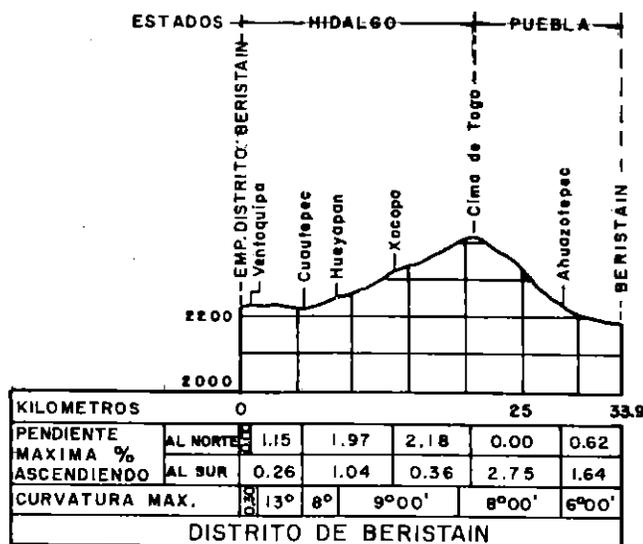
KILOMETROS	0	5	10	14.8
PENDIENTE MAXIMA % ASCENDIENDO	AL NORTE	0.00	0.44	
	AL SUR	1.36	1.13	
CURVATURA MAX.	2º 17'			
DISTRITO DE LA TRINIDAD				

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. BERISTAIN KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE BERISTAIN			RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18-MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO "y"
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° 9		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	ESCAPES	OTRAS		
		435	61			ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA		POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO				
H - 114	0.0	H. M. S. 13.13	H. M. S. 10.43	0.00		EMP. DIST. BERISTAIN								
HD - 1	0.3	13.20	p 10.44		6	D	VENTOQUIPA (VA)	8	0.26	p	L. 14.06	L. 9.31	] PATIO 13 - 52	BCRY
HD - 6	5.6	13.40x62	p 11.01	1.15		D	CUAUTEPEC (GU)			p	14.05 13.48	9.30 9.15		
HD - 9	8.4	.....	b 11.05	1.97	9		HUEYAPAN	12	1.04	b	13.35	.....	NO HAY	
HD - 14	13.5	13.55	b 11.12				XOCOPA			b	13.28	8.52	12	
HD - 21	20.3	14.07	b 11.21	2.18	8		CIMA DE TOGO	10	0.36	b	13.17	8.40	VER INST. ESPECIALES	Y
HD - 29	28.6	14.22	p 11.36	0.00	10	D	AHUAZOTEPEC (AC)	13	2.75	p	12.57	8.20	12	
HD - 34	33.9	L. 14.32 H. M.	L. 11.44 H. M.	0.62	6	D	BERISTAIN (BN)	7	1.64	S.	12.44 H. M.	S. 8.10 H. M.	PATIO 12 - 9	GRY
		435	61			HORARIO N° 9					62	436		
		CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO								PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

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

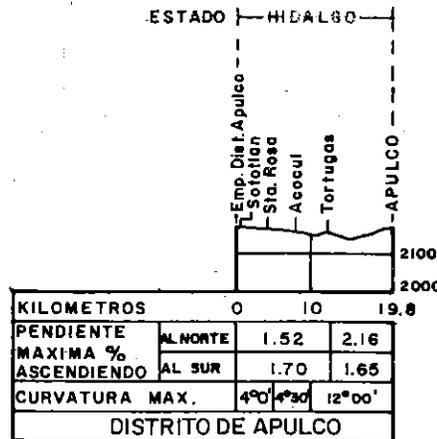


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. APULCO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE APULCO				RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTs.	GANADO REGISTRADO "Y"
		PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° 9				PRIMERA CLASE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS		
		269				ESTACIONES				270					
		MIXTO DIARIO	POR CIENTO	PASA-JEROS	MIXTOS Y CARGA	POR CIENTO	MIXTO DIARIO	ESCAPES	OTRAS						
H - 129	0.0	S. H. M. 14.33			EMPALME DIST. APULCO						H. M. LI. 8.11			R	
HE - 1	0.1	b 14.33			0.1 SOTOTLAN						b 8.11		NO HAY		
HE - 5	4.2	b 14.40	1.52	14	4.1 SANTA ROSA				17	1.70	b 8.05		NO HAY		
HE - 9	8.4	b 14.47			4.2 ACOCUL						b 7.58		NO HAY		
HE - 13	12.1	p 14.53			3.7 TORTUGAS (GS)						p 7.52		6 PATIO		
HE - 20	19.8	LI. H. M. 15.08	2.16	8	7.7 APULCO (AK)				10	1.65	S. H. M. 7.40		4 - 4	GRY	
		269						HORARIO N° 9				270			
		MIXTO DIARIO										MIXTO DIARIO			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTAS:

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



INSTRUCCIONES GENERALES

1. - LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES, designándolas a la derecha o a la izquierda de la vía principal, se ha hecho tomando como base el orden de progresión del kilometraje.
 2. - LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, 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 permitita.
 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 tenido 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 telegrafano.
 13. - TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas del uno y medio por ciento o mayores, debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. Los conductores vigilarán el cumplimiento de la Regla 395.
 14. - TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del 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 designada para descarga de tanques. En donde no haya vía para tal objeto, la descarga debe hacerse en la vía de la bodega, pero aislándolos de los demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca la mayor seguridad.
 21. - DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros a nivel con calles o caminos públicos no deben obstruirse por más de cinco (5) minutos, pero si la ejecución del trabajo requiere más de ese tiempo, deben librarse tales cruceros cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.
 22. - CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.
TIPO "A". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Sistema de Señales C.T.C.
TIPO "B". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Señales de enclavamiento (Regla 165).
TIPO "C". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por guarda-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 cruceo 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-cruceo.

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-cruceo, 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-cruceo.

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, martinetes o palas mecánicas.

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

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

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

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

29. - CARACTERISTICAS Y USO DEL CAMBIO "TRES EN UNO". - El cambio "TRES EN UNO" puede ser operado manual o automáticamente. La operación manual es idéntica a la de los cambios rígidos ordinarios. La operación automática se efectúa al paso de los trenes por medio de un mecanismo, de tal manera que los trenes pueden salir del escape o vía secundaria "pasando" las agujas, es decir, aun 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 lastimado gravemente 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 provocarle movimientos bruscos que pudieran completar o causar una fractura, luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

I N S T R U C C I O N E S E S P E C I A L E S

1. - RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS. En las oficinas telegráficas de Apulco, Beristáin, El Rey, Honey, Lechería, Pachuca, San Lorenzo, Tepa, Tulancingo y Ventoquipa.

2. - LIBROS DE BOLETINES. En las oficinas telegráficas de Buenavista, Valle de México, Apulco, Beristáin, Lechería, Pachuca, San Lorenzo y Ventoquipa.

3. - GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS. En concordancia con la regla 103-A, los trenes que manejen esta clase de equipo, no deben exceder velocidad de TREINTA Y CINCO Kilómetros por hora en tangentes, reduciéndola convenientemente en curvas.

4. - ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.

Distrito de Honey: Lechería, Xólox, San Agustín, Tepa, Somorriell y Tulancingo.

Distrito de Beristáin: Ahuazotepec, Cima de Togo y Ventoquipa.

Distrito de Pachuca: La Soledad.

Distrito de La Trinidad: La Soledad.

Distrito de Irolo: San Agustín e Irolo.

Para trenes del Distrito de Honey es también Estación de completar y reducir tonelaje, Ventoquipa.

5. - TRENES DOBLES. La máquina ayudadora, en trenes de carga, se colocará atrás de la máquina de tronco.

6. - CONEXION ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS.

Núm. 61 con Núm. 278 en Tepa y con Núm. 279 en Ventoquipa.

Núm. 277 con Núm. 61 en Tepa.

Núm. 62 con Núm. 269 en Ventoquipa y con Núm. 274 en San Agustín.

7. - UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO.

LECHERIA: Sobre el Distrito de Honey en Kilóm. H-25.0.

SAN AGUSTIN: En el Distrito de Honey, al Sur en Kilóm. H-58+551 y al Norte, en Kilóm. H-61+946, en el Distrito de Irolo, al Norte en Kilóm. HB-1+587.

SAN LORENZO: al Sur, sobre el Distrito de Irolo, en Kilóm. HB-34+050; al Norte, sobre el Distrito de Otumba de la División Puebla en Kilóm. V-93.0, al Sur, sobre el Distrito de Teacoac de la División Puebla en Kilóm. V-109.0, y al Sur, sobre el Distrito de San Martín de la División Puebla, en Kilóm. VB-2.0.

PACHUCA: Al Sur, sobre el Distrito de Pachuca, en Kilóm. HA-24.0; sobre el Distrito de La Trinidad, en Kilóm. HC-14.0; y sobre el Distrito de Tetepango de la División de Querétaro, en Kilóm. AB-65.0.

TEPA: En el Distrito de Honey al Sur, en Kilóm. H-65+200; al Norte, en Kilóm. H-67+445; sobre el Distrito de La Trinidad, al Norte, en Kilóm. HC-1.0.

VENTOQUIPA: En el Distrito de Honey, al Sur, en Kilóm. H-113+452; al Norte, en Kilóm. H-114+470. En el Distrito de Beristáin, al Norte en Kilóm. HD-1+449.

BERISTAIN: Al Sur, en Kilóm. HD-33+800.

TULANCINGO: Al Norte, en Kilóm. H-122+800; al Sur, en Kilóm. H-120+824.

HONEY: Al Sur, en Kilóm. H-149+200.

APULCO: Al Sur, en Kilóm. HE-18+692.

8. - HORAS DE SERVICIO DE TRIPULACIONES DE PATIO.

a). - Lechería, contínuo.

b). - En Buenavista y Valle de México, contínuo.

c). - En Pachuca, diario, excepto domingos y festivos, de 5h30m. a 20h30m; y domingos y festivos de 10h00m. a 18h00m.

9. - CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y's", EN UNIDADES DE 18 METROS.

APULCO:	5
BERISTAIN:	6
CIMA DE TOGO:	5
HONEY:	5
TEPA:	11
VENTA DE CRUZ:	1
TULANCINGO:	5
SOMORRIEL:	2

10. - PARADAS PARA LA INSPECCION DE LOS TRENES DE CARGA.

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

11. - EMBARCADEROS.

La capacidad de los corrales es la siguiente:

a) APULCO: 400 reses.

b) BERISTAIN: 400 reses.

12. - INFORMES DE LADEROS.

En concordancia con la regla 365 del Reglamento de Transportes, y del artículo 214 del Boletín General de Transportes, los informes de "LADEROS" deben ser rendidos como sigue:

Núm. 269, de Empalme Distrito Apulco a Apulco, en Apulco.

Núm. 271, de Lechería a Pachuca, en Pachuca.

Núm. 279, de Ventoquipa a Honey, en Honey.

Núm. 435, de Empalme El Rey a Tepa, en Tepa.

Núm. 436, de Beristáin a Tepa, en Tepa.

Núm. 275, en Pachuca, por este tren y por Núms. 276, 273 y 274.

13. - INFORMES DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS (Regla 365).

Núms. 435 y 436 rendirán su informe a la terminación de su viaje en el Valle de México.

14. - APROVISIONAMIENTO DE AGUA A CISTERNAS, ESTACIONES Y CAMPAMENTOS.

I. - Los lunes No. 436 mueve un tanque lleno, de Xólox a Tultepec, llenando la cisterna de Jalocán a su paso. Este tanque, ya vacío, lo mueve No. 435, los martes, de Tultepec a Xólox.

II. - Los lunes No. 271 mueve un tanque lleno de Xólox a Téllez, llenando a su paso las cisternas de Temascalapa y Terreros. No. 272, del mismo lunes, lo mueve vacío, de Téllez a Xólox.

III. - Los lunes No. 279 mueve un tanque lleno de Ventoquipa a Anita,

dejándolo abocado en la cisterna, y No. 280, los martes, lo mueve vacío, de Anita a Ventoquipa.

IV.- Los jueves, No. 269 mueve un tanque lleno de Ventoquipa a Apulco, llenando la cisterna de Tortugas, y el No. 271, los sábados, lo mueve vacío de Apulco a Ventoquipa.

V.- Los lunes, No. 273 mueve un tanque lleno de San Agustín a San Lorenzo, llenando las cisternas del Distrito de Tezontepec y No. 274, el mismo lunes, lo mueve vacío, de San Lorenzo a San Agustín.

VI.- Los jueves, No. 436 mueve un tanque lleno de San Agustín a Tezontepec, y No. 435, los viernes, lo mueve vacío, de Tezontepec a San Agustín.

VII.- Los viernes, No. 436 mueve un tanque lleno de Ventoquipa a Los Romeros, y No. 435, el mismo viernes, lo mueve vacío de Los Romeros a Ventoquipa, en donde lo llena y lo mueve a Beristáin, dando agua en Cuauhtepic, Ciria de Togo y Ahuazotepic. No. 436, los sábados, lo mueve vacío de Beristáin a Ventoquipa, lo llena y lo mueve a Animas, llenando las cisternas de Las Lajas, Somorriuel y Animas, y No. 435, el mismo sábado, lo mueve vacío, de Animas a Ventoquipa.

15.- ABASTECIMIENTO DE AGUA A LAS LOCOMOTORAS. En casos de emergencia pueden surtir los depósitos de suministro de las locomotoras, en Lechería, San Agustín, Ventoquipa, Honey, Beristáin y Apulco; pero cuando esto ocurra, los maquinistas informarán por escrito al Maestro Mecánico y al Ayudante del Superintendente (S.L.), en el Valle de México.

16.- DISTRITO DE HONEY.

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

Xólox: la vía contigua a la principal, al lado derecho.

Tezontepec: el tramo comprendido entre el cortavía y el extremo Sur del escape.

Relinas: la primera vía, lado derecho.

San Agustín: la primera vía, lado izquierdo.

Tepa: la vía No. 1, contigua a la principal, al lado izquierdo.

Somorriuel: la vía No. 1, contigua a la principal, al lado derecho.

Al encontrarse trenes del Distrito de Honey en Empalme El Rey, donde no hay escape, los trenes rumbo al Norte deben ocupar la vía principal del Distrito de Pachuca; pero previamente se protegerán con abanderados.

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Lechería: la vía de la bodega.

Xólox: la vía contigua a la vía del agua.

Tezontepec: el tramo comprendido entre el cortavía y el extremo Norte del escape.

Relinas: la segunda vía, lado derecho.

Tepa: la vía de la bodega.

Honey: la vía de la bodega.

III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Kilóm. H-4+787, se apoya un ladero al lado izquierdo, con capacidad para 4 unidades de 18 mts. cada una, propiedad de Parque Industrial de Cartagena, S. A. de C. V.

En Kilóm. H-9+214, sobre el escape de Tultepec, se apoya una espuela E.N., capacidad 7 unidades, curvatura máxima 10", propiedad de Cía. - Asfalto Industrial, S. A.

Sobre el escape de Paula, se apoya espuela E.S. longitud 1643 mts. curvatura máxima 10" con capacidad para 89 unidades al servicio del Fraccionamiento Industrial Tizayuca, S. A.

En Kilóm. H-115+317 conecta una espuela E.S., con capacidad de 19 unidades, propiedad de la Fábrica de Santiago.

En Kilóm. H-120+920 espuela E.N., con capacidad de 7 unidades, propiedad de la Empresa Arcillas de México.

En Pejay, ladero de la Cía. Mexicana de Tubos de Albañal, S. A., con capacidad de 7 unidades.

En Honey hay un ladero con capacidad de 7 unidades, propiedad de la empresa "Tubos de Albañal".

IV.- La posición normal de los cambios que conecta la vía principal de este Distrito con la de los Distritos de Pachuca, Irolo, La Trinidad, Beristáin y Apulco, es como sigue:

Distrito de Pachuca y Apulco, cambios TRES EN UNO, alineados hacia el Distrito de Honey.

Distrito de Irolo, alineado hacia el Distrito de Irolo.

Distrito de La Trinidad, alineado hacia el Distrito de Honey.

Distrito de Beristáin, alineado hacia el Distrito de Beristáin.

V.- a).- Las "Y's" de Empalme El Rey y Empalme Distrito Irolo están formadas mediante sendas vías de conexión que unen la vía principal de este Distrito de Honey, con las de los Distritos de Pachuca e Irolo, respectivamente.

b).- La "Y" de Empalme Distrito Beristáin está formada mediante una vía de conexión que une la vía principal del Distrito de Honey con la vía de bodega de la estación de Ventoquipa.

VI.- La Sub-división de Hidalgo empalma con la Sub-división Terminal del Valle de México, en el Kilóm. B-20+700.

VII.- No. 276 al aproximarse a San Agustín, entrará de frente a la "Y" de Empalme Distrito Irolo usando el brazo Norte para llegar retrocediendo a San Agustín. Este movimiento debe hacerse bajo protección de abanderado, por ocuparse la vía principal del Distrito de Honey.

VIII.- No. 275 sale de San Agustín retrocediendo, virándose en la "Y" de Empalme Distrito de Irolo. Este movimiento debe hacerse bajo protección de abanderado, por ocuparse la vía principal del Distrito de Honey.

IX.- NO LIBRA UNA PERSONA DE PIE SOBRE EL TECHO DE LOS CARROS EN EL ACUEDUCTO QUE CRUZA LA VIA EN KILOM. H-75+016.

X.- Trenes del Distrito de Honey están obligados a entrar a Ventoquipa.

XI.- Trenes del Distrito de Honey harán servicio en la estación de Ventoquipa, del Distrito de Beristáin. Para el efecto se moverán como material rodante entre Emp. Distrito Beristáin y la Estación de Ventoquipa, sujetándose a las siguientes disposiciones:

a).- Se protegerán mediante abanderados entre Emp. Distrito Beristáin y Ventoquipa.

b).- Se registrarán por la indicación de la señal de órdenes en Ventoquipa y se registrarán como equipo del tren que manejen en el Distrito de Honey.

c).- Trenes procedentes de Lechería entrarán de frente y saldrán retrocediendo. Trenes procedentes de Honey, entrarán retrocediendo y saldrán de frente.

XII.- Nos. 270 y 280 entrarán a Ventoquipa por Empalme Distrito Beristáin, colocándose en la vía auxiliar que está detrás de la estación.

XIII.- Nos. 269 y 279 salen de Ventoquipa, de frente, por el brazo Norte de la "Y".

XIV.- De la Estación de Honey al extremo de la vía, hay 150 metros.

17.- DISTRITO DE PACHUCA.

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

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

II.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Kilóm. HC-20+078 conecta un ladero con capacidad para 5 carros, y sobre éste se apoyan 2 espuelas E.N. con capacidad para 19 unidades. Todas estas vías son propiedad de Refractarios Hidalgo, S.A.

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

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

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

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

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

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

IX.- Hay instalado un teléfono selectivo en la oficina del Mayordomo de la Casa de Máquinas en Pachuca, el cual puede utilizarse para comunicarse directamente con la oficina de Despachadores de la División Querétaro en Valle de México, cuando esté cerrada la oficina telegráfica en Pachuca.

18.- DISTRITO DE IROLO.

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

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

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

II.- VIAS DEL PUBLICO.

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

Irolo: la segunda vía de la izquierda.

III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

Ciudad Sahagún: todas son de propiedad particular. La vía de operación que da acceso al patio de la Cía. Constructora de Carros de Ferrocarril, se apoya en Kilóm. HB-21,6.

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

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

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

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

VIII.- La Sub-división Hidalgo (Distrito de Irolo) empalma con la División de Puebla en el Kilóm. HB-36+164, igual a Kilóm. V-99+826.

19.- DISTRITO DE LA TRINIDAD.

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

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

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

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

20.- DISTRITO DE BERISTAIN.

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

Ventoquipa: la vía No. 1, contigua a la principal.

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

II.- VIAS DEL PUBLICO.

Ventoquipa: la vía nueva.

Beristáin: la vía de la bodega.

III.- VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

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

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

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

VI.- La "Y" de Empalme Distrito Beristáin está formada mediante una vía que une la principal del Distrito de Honey, con la vía de bodega de la Estación de Ventoquipa.

21.- DISTRITO DE APULCO.

I.- VIAS DEL PUBLICO.

Tortugas, el escape.

Apulco, ambos brazos de la "Y"

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

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

IV.- El Distrito de Apulco termina a 123 metros 45 cms. del brazo Norte de la "Y" de dicho lugar.

SERVICIO - MEDICO

Además del Hospital de Colonia, hay Puestos de Socorro en Buenavista, Valle de México, Pachuca y Tulancingo

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

DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	0.12	0.24	0.36	0.48	1.00	1.12	1.24	1.36	1.48	2.00	2.12	2.24	2.36	2.48	3.00	3.12	3.24	3.36	3.48	4.00
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	1.02.00	1.08.00	1.14.00	1.20.00
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	2.00	4.00	6.00	8.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00	22.00	24.00	26.00	28.00	30.00	32.00	34.00	36.00	38.00	40.00
35	1.43	2.86	4.29	5.71	7.14	8.57	10.00	11.43	12.86	14.29	15.71	17.14	18.57	20.00	21.43	22.86	24.29	25.71	27.14	28.57
40	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
45	1.06	2.13	3.20	4.27	5.34	6.41	7.48	8.55	9.62	10.69	11.76	12.83	13.90	14.97	16.04	17.11	18.18	19.25	20.32	21.39
50	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
55	1.06	2.11	3.16	4.22	5.27	6.33	7.38	8.44	9.49	10.55	11.60	12.66	13.71	14.77	15.82	16.88	17.93	18.99	20.04	21.09
60	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
65	55	1.51	2.46	3.42	4.37	5.32	6.28	7.23	8.18	9.14	10.09	11.05	12.00	12.95	13.91	14.86	15.82	16.77	17.73	18.68
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.01	6.91	7.83	8.74	9.65	10.57	11.48	12.39	13.31	14.22	15.14	16.05	16.97	17.88
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.88	5.76	6.64	7.52	8.40	9.28	10.16	11.04	11.92	12.80	13.68	14.56	15.44	16.32	17.20
80	45	1.30	2.15	3.00	3.85	4.70	5.55	6.40	7.25	8.10	8.95	9.80	10.65	11.50	12.35	13.20	14.05	14.90	15.75	16.60
85	42	1.26	2.07	2.87	3.67	4.47	5.27	6.07	6.87	7.67	8.47	9.27	10.07	10.87	11.67	12.47	13.27	14.07	14.87	15.67
90	40	1.20	2.00	2.80	3.60	4.40	5.20	6.00	6.80	7.60	8.40	9.20	10.00	10.80	11.60	12.40	13.20	14.00	14.80	15.60
95	38	1.16	1.94	2.72	3.50	4.28	5.06	5.84	6.62	7.40	8.18	8.96	9.74	10.52	11.30	12.08	12.86	13.64	14.42	15.20
100	36	1.12	1.48	2.24	3.00	3.76	4.52	5.28	6.04	6.80	7.56	8.32	9.08	9.84	10.60	11.36	12.12	12.88	13.64	14.40

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 número 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. 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.

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

