



APENDICE E

ASOCIACIÓN CIVIL
AMIGOS DEL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS

REG. REL. EXT. 21002754
RFC. AMN011016IL8
8 PONIENTE NO. 1713
PUEBLA PUE.
TEL. (01 222) 289 27 02



PROSPECTIVA DEL TREN SUBURBANO PUEBLA-CHOLULA.
(TREN TURÍSTICO "QUETZALCÓATL")

CONSEJO DIRECTIVO

JOSÉ MA. LÓPEZ ESCAMILLA
PRESIDENTE.

NARCISO NAVA MARTÍNEZ
TESORERO.

HÉCTOR GARCÍA AYALA
SRIO. Y COORD. GRAL.

FERNANDO VELÁZQUEZ K.
COORDINADOR.



INTRODUCCIÓN

LAS LÍNEAS FERROVIARIAS TIENEN CARACTERÍSTICAS ESPECIALES EN SU INFRAESTRUCTURA, ASÍ COMO EN LOS EQUIPOS QUE SE MUEVEN SOBRE ELLAS, MOVIENDO DE FORMA MASIVA A LOS USUARIOS DE ÉSTE SERVICIO, ADEMÁS ES FUNDAMENTAL Y PRIORITARIO RACIONALIZAR EL USO DE ENERGÍA, FOMENTANDO MAYOR CONCIENCIA ECOLÓGICA, ESTO OBLIGARÍA SIN DUDA, AL USO GENERALIZADO DEL TREN SUBURBANO.

EL RETO ES INTERESAR A LA AUTORIDADES, FEDERAL, ESTADAL Y MUNICIPAL, EN EL GRAN POTENCIAL DE ÉSTE PROYECTO DEL TREN TURÍSTICO "QUETZALCÓATL", Y QUE SE LE DE LA OPORTUNIDAD DE COMPLEMENTARSE CON EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.



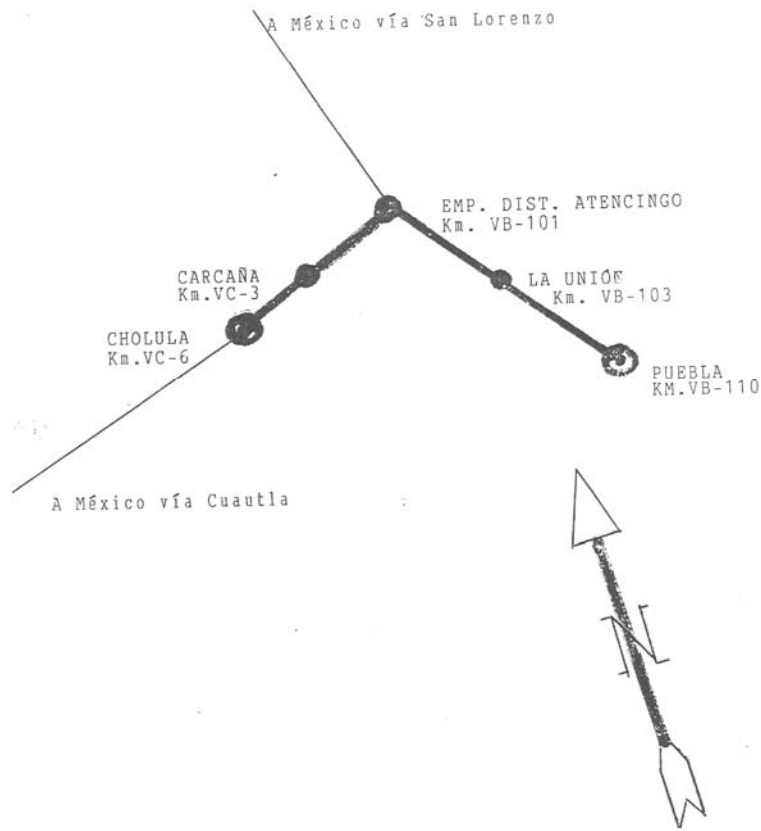
TREN TURÍSTICO “QUETZALCÓATL”

LA ASOCIACIÓN AMIGOS DEL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS, DENTRO DE SUS PROYECTOS, CONTEMPLA EL DEL TREN SUBURBANO PUEBLA-CHOLULA, DEL QUE YA SE CUENTA CON LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, POR HABER SIDO UNA LÍNEA DE LOS EXTINTOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, MISMA LÍNEA FERROVIARIA QUE ENLAZABA LAS CIUDADES DE PUEBLA Y MÉXICO, VÍA CUAUTLA, O SEA QUE EL RECORRIDO SE EFECTUABA DE ESTA MANERA: PUEBLA, CHOLULA, ATLIXCO, MATAMOROS, ATENCINGO, ATOTONILCO, CUAUTLA, AMECAMECA, LOS REYES Y MÉXICO D.F.

AL REACTIVAR ESTE PEQUEÑO TRAMO, SE FOMENTARÍA EL TURISMO, LA CULTURA, LAS FUENTES DE EMPLEO Y POR ENDE EL TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS, DE FORMA ECOLÓGICA.



RUTA TREN TURÍSTICO
(CUADRO ESQUEMATICO)



Dib. GA.



PRIORIDADES

- >MÁXIMA PRIORIDAD A LA CONSERVACIÓN DE LAS VÍAS
- >MECANIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO
- >REFORZAMIENTO DE PUENTES
- >MANTENIMIENTO ÓPTIMO AL EQUIPO
- >DESALOJO DE INVASIONES
- >SEÑALAMIENTOS ADECUADOS



MODERNIZACIÓN OPERATIVA

- >CONTROL DIRECTO DEL TRÁFICO
- >IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE EQUIPO
- >CENTRALIZACIÓN OFICINAS DESPACHO TRENES
- >MECANISMOS DE CONTROL DE VELOCIDAD
- >CONTROL DE DEMORAS
- >ESTADÍSTICAS OPERATIVAS



PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD

>ESPECIAL ATENCIÓN EN LOS CRUCEROS CARRETEROS A NIVEL

>LOS PROGRAMAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DEBEN DE TENER MAYOR PRIORIDAD

>LOS TRENES SUBURBANOS SON LOS MEDIOS DE ----
TRANSPORTE MÁS SEGUROS

>OBSERVAR LOS SEÑALAMIENTOS



MECANISMOS DE COOPERACIÓN FINANCIERA

>GOBIERNO FEDERAL

>GOBIERNO ESTATAL

>GOBIERNO MUNICIPAL

>EMPRESAS PRIVADAS

>FUNDACIONES Y ASOCIACIONES



ANTECEDENTES HISTORICOS



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

- La historia de nuestros Ferrocarriles se remonta a los primeros tiempos de México independiente, unos años después de que Inglaterra pusiera en servicio, en 1830, el primer tren de pasajeros entre Manchester y Liverpool.
- Por decreto del 22 de agosto de 1837, el General Anastasio Bustamante, en su segunda administración como Presidente de la República, otorgó al señor Francisco de Arrillaga, acaudalado comerciante residente en el Puerto de Veracruz, privilegio exclusivo para "establecer un camino de hierro desde Veracruz hasta esta Capital".
- El Decreto establecía un plazo de doce años para concluir la construcción, al no haberse hecho ninguna obra dentro de ese lapso, la concesión se declaró sin validez alguna, pero quedó constancia del primer intento para establecer una línea férrea en el País.
- Fué hasta el 31 de mayo de 1842 por decreto del Presidente Antonio López de Santana, que se construyó un tramo (7 km. aproximadamente) partiendo de la Ciudad de Veracruz y que se pretendía construir hasta el Rio de San Juan.
- Posteriormente el 4 de julio de 1857, pudo inaugurarse el tramo de Tlaltelolco a la Villa de Guadalupe. Este fue el primer recorrido de un tren sobre rieles en la Ciudad de México.
- Tiempo después y tras de haberse superado muchas dificultades se inaugura el 10. de enero de 1873 por el Presidente Miguel Lerdo de Tejada el Ferrocarril Mexicano (México-Veracruz).
- Al finalizar los cuatros años del Gobierno Constitucional de -



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

Sebastián Lerdo de Tejada, en 1876 se tenían construídos 630 - kilómetros que comprendían las siguientes líneas:

F.C. Mexicano	470.750 km.
Tramo Veracruz-Medellín	15.410 km.
Tramo Mérida-Progreso	16.000 km.
Tramo México-Cuautitlán	16.800 km.
Veracruz-Jalapa	112.000 km.
	<hr/>
	630.960 km.
	<hr/>

A finales de 1876 asumió el poder el General Porfirio Díaz y en esta época se incrementó considerablemente la construcción de Ferrocarriles.

Para simplificar esta breve descripción de la construcción de los Ferrocarriles Mexicanos, a continuación damos una relación de las principales efemérides ferroviarias, que nos dará una breve idea de la forma en que fué integrada la red ferroviaria nacional.

Los Ferrocarriles de Yucatán.- El 15 de septiembre de 1881 se inaugura la línea Mérida-Progreso.

- Ferrocarril Interoceánico.- Esta sería la segunda ruta ferroviaria para comunicar la capital de la República con el Puerto de Veracruz.

- El 10 de abril de 1884, se inauguró el Ferrocarril Central Mexicano con sus 1970 km. de vía ancha.



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

- Ferrocarril Nacional Mexicano, se puso en servicio el 10. de noviembre de 1888 con 1350 km. de vía angosta.
- Ferrocarril Internacional Mexicano fue puesto en servicio el 10. de marzo de 1888.
- Ferrocarril Hidalgo Noroeste, construido en 1891.
- Ferrocarril Mexicano del Sur que comunicaba la Ciudad de Puebla con Oaxaca se puso en servicio en enero de 1891.
- Ferrocarril de México a Cuernavaca y Pacífico fue inaugurado el 2 de abril de 1893.
- Ferrocarril Tampico a Paredón.
- Ferrocarril Coahuila y Zacatecas, con concesión de 2 de junio de 1893 con un desarrollo de 125 km. originalmente.
- Ferrocarril Coahuila-Pacífico fue inaugurado el año de 1902.
- Ferrocarril Mexicano del Norte.- Con una línea de 133 km. construido por el Ferrocarril Central.
- Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.- La primera concesión fue hecha por el Gobierno de López de Santana la que quedó concluida el 15 de diciembre de 1864.



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

- Ferrocarril Panamericano.- Con un recorrido de 458 km. y su concesión original fue de fecha 11 de septiembre de 1901. Y posteriormente comprada por el Gobierno Federal en 1909.
- Ferrocarril de Veracruz al Pacífico.- Su construcción se inició al amparo de una concesión del 15 de marzo de 1898, con una extensión de 324 km.
- Ferrocarril del Pacífico.- La construcción de esta línea, se originó en una concesión del Gobierno de Lerdo de Tejada, en el año de 1876, la que no tuvo más efecto que un traspaso en 1877 a otra compañía, que a su vez recibió una nueva concesión del Gobierno de Porfirio Díaz el 14 de septiembre de 1880.
- Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.- La primera concesión para la construcción de lo que fué el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico se inició en junio de 1881. Durante el Gobierno del General Manuel González.

CREACION DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

La empresa Ferrocarriles Nacionales de México, fué constituida definitivamente como empresa de iniciativa privada, en el año de 1908, al fusionarse en una sola compañía, por iniciativa y bajo control del Gobierno, los dos grandes sistemas del Ferrocarril Central Mexicano y del Ferrocarril Nacional Mexicano, cuya expansión y desarrollo habían sido notables en los últimos años.

La iniciativa presidencial fue presentada a fines del año de 1906, y aprobada por el Congreso de la Unión, habiéndose expedido la Ley del 26 de diciembre del mismo año, facultando al Ejecutivo para --



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

constituir una nueva compañía.

El capital fué de 460 millones de pesos oro, en acciones de primera y segunda prèferencia y en acciones comunes.

La compañía en el momento de su constitución ya contaba con un Departamento de Contaduría General, en el transcurso del tiempo y a medida que evoluciona el Sistema Ferroviario Nacional, el Departamento de Contaduría General ya contaba en el año de 1926 con las Contadurías de: Egresos, Flete, Express, Pasajes, Materiales, Agentes y Conductores y la Agencia de Reclamaciones de Flete.

- El primero de septiembre de 1931 se crean las Contadurías de Inversión y de Talleres siguientes:

- Cárdenas - San Luis Potosí
- Centro
- Guadalajara
- Golfo
- México
- Monterrey
- Pacífico
- Querétaro
- Sureste
- Torreón
- Talleres Aguascalientes
- Talleres Monterrey
- Talleres Nonoalco



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES

Consecuentemente respecto de la política general seguida por el Presidente Lázaro Cárdenas, que reclama la progresiva reincorporación al dominio del Estado, de los servicios públicos otorgados por concesiones a empresas privadas, el Presidente Cárdenas adopta una de las resoluciones que más positivas y trascendentales consecuencias habrán de tener en el desarrollo de México, bajo el signo de la economía revolucionaria; expropiación, por causa de utilidad pública, el 23 de junio de 1937, los Ferrocarriles Nacionales de México y por ese hecho, los convierte en lo que siempre debieron ser, esto es un servicio social ajeno a móviles de lucro.

Los principios en que se fundamenta tal medida y los principales beneficios de ella, son bien definidos. Es evidente que la comunidad nacional tenía un interés indeclinable en que todas aquellas entidades económicas, cuya función es de índole pública, se sustraigan a la órbita del interés privado.

La nación reivindicó para sí, en uso de su soberanía, la propiedad del subsuelo, más tarde por medio del Decreto de Nacionalización de los Ferrocarriles, reclama dominio sobre un elemento de acción económica que es nervio vital de la circulación, del intercambio humano, de adelanto de la cultura y palanca sin la cual no se puede pensar en una nacionalidad unificada.

- Dentro del plan de rehabilitación para el año de 1948, la administración de la empresa, incluyó la formulación de un presupuesto de egresos, como uno de los principales medios para reorganizar la economía ferroviaria; conciente de que toda empresa debe regir sus gastos conforme a un programa para distribuir armónicamente sus ingresos y mostrar orden integral en la administración de la empresa.



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

Era evidente que con la simple formulación del presupuesto de egresos no bastaba para crear un sistema organizado y racional que asegurará una base firme para fincar la economía de la empresa, lo cual motivó la creación del Departamento de Control Interno y de Presupuesto a partir del 10. de septiembre de 1947.

De 1948 a 1950 se constituyen la División de San Luis, la Contaduría de la División Matías Romero y la Contaduría de la División Sureste cambia a Contaduría de División Veracruz. Asimismo se crea la Contaduría del Servicio Médico para posteriormente en 1982 ser suprimida.

El Departamento de Contabilidad-Finanzas en el año de 1944, se encargaba de los asuntos financieros de la entidad. Hasta el año de 1953, se creó la Ayudantía de Finanzas, a la cual se subordinaron el Departamento de Control Interno y del Presupuesto, el Departamento de Contabilidad, la Tesorería General y el Departamento de Estadística.

Entre 1956 y 1957 la Contaduría de Talleres Nonoalco se convierte en Contaduría de Talleres Valle de México -convirtiéndose se en 1981 en Sección de Tiempo de la Contaduría División México-; y se crea la Oficina de Inventarios y Avalúos de la Propiedad Física, dependiendo del Departamento de Contabilidad, la cual desaparece a finales de 1964.

Con motivo de una reestructuración en el año de 1959, se revisaron las Unidades Administrativas, convirtiéndose la Ayudantía de Finanzas, en Subgerencia de Finanzas, con el mismo tramo de control de las que tenía en 1953, incluyendo la Oficina de Informes Financieros y la Comisión de Obras y Balastro, las cuales desaparecieron una vez cumplido su cometido.



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

- En el año de 1960 se formó la Oficina General de Máquinas, dependiente del Departamento de Contabilidad, cambiando de nombre hasta el año de 1969, a decir Departamento de Proceso Electrónico de Datos e integrado a la Subgerencia de Finanzas.
- El 10. de enero de 1965, junto con la Sección de Adiciones y Mejoras, que dependía de la Contaduría de Egresos, empieza a funcionar la Contaduría de Inversiones.

El Licenciado Miguel de la Madrid preside a partir del primero de diciembre de 1982, el Gobierno del País y dispone de inmediato la continuación de los trabajos de rehabilitación y modernización de diversas líneas ferroviarias.

Como una acción estratégica del Plan Nacional de Desarrollo, el Presidente Miguel de la Madrid expresó la decisión de impulsar a los Ferrocarriles dentro del Sistema Integral de Transporte y el de noviembre de 1983 se dió a conocer el Programa de Modernización del Sistema Ferroviario Nacional.

Dentro del Plan General de Rescate dispuesto por el Presidente De la Madrid es punto sobresaliente el concepto de que la modernización no se refiera simplemente a los aspectos físicos sino también a los procedimientos.

De esta manera, al tiempo que -por ejemplo- se procede a la modificación de las telecomunicaciones, la señalización; y la electrificación, se realizan también reformas para actualizar métodos administrativos, para mejorar la comunicación interna y para la supe-
ración de los recursos humanos.

Con motivo de la integración de los FERROCARRILES de acuerdo con -



CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

el Decreto Presidencial del 7 de noviembre de 1986 en un sólo Organismo, se trata de darle organización a un sistema único, desconcentrado en cinco grandes regiones ferrocarrileras, cada una de ellas con capacidad de decisión que, por ser adoptada en el lugar mismo donde se originen los problemas, eleve sustancialmente el rendimiento.

De acuerdo a la nueva concepción del Sistema Ferroviario Mexicano, se modifica la estructura orgánica de la empresa para responder al reto de la modernización, así pues las antiguas Subgerencias se convierten en Subdirecciones Generales y se constituyen las Gerencias Regionales.

El Programa de Modernización y Saneamiento Financiero de Ferrocarriles Nacionales de México, requiere una atención prioritaria a los ingresos propios, de tal forma que éstos cubran a corto plazo los gastos de operación del Organismo y en el mediano plazo también las de inversión que le permitan lograr la autosuficiencia financiera, propósito fundamental de la política actual del Gobierno de la República Federal, como es el caso de Ferronales.

En este sentido la Subdirección General de Finanzas incluye dentro de su estructura tradicional de Presupuestos, Tesorería y Contabilidad, una nueva Gerencia responsable de los ingresos propios del Organismo en 2 funciones generales: La revisión de las facturas por los diversos servicios que proporciona y la de crédito y cobranza que le permita disponer oportunamente el ingreso.

En base a estas funciones se crean los Departamentos de Ingresos y de Cobranza el primero integrado por cuatro Subjefaturas de Fletes, Express, Pasajes y Servicios Auxiliares; de Servicios Diversos y de Reclamaciones. A su vez el Departamento de Cobranzas se compone de las Subjefaturas de Sector Gobierno, de Sector Privado y de Servicios Auxiliares.



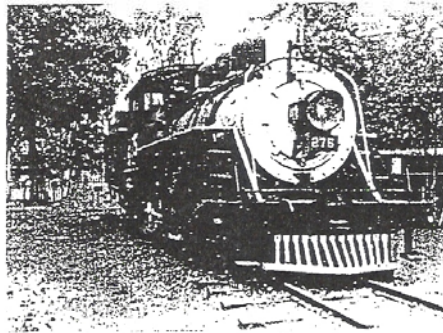
CONTENIDO

ANTECEDENTES HISTORICOS

- El antiguo Departamento de Contabilidad se convierte en Gerencia, contemplando en su estructura orgánica los tradicionales Departamentos de Contaduría General, de Nóminas y adicionando: el de Costos con objeto de contar con la integración de los costos que permita medir la productividad y eficiencia de los servicios que presta la entidad; y el de Inventarios y Avalúos en donde se reubicán algunas de las funciones de la Comisión de Bienes Muebles e Inmuebles conjuntamente con las que tenía asignadas la Contaduría de Inversiones, para reforzar las funciones de registro y control del Patrimonio del Organismo.

- Asimismo se constituye la Gerencia de Presupuesto para darle congruencia al Presupuesto con los Programas de Mediano Plazo y Anuales, y queda conformada por los Departamentos de Programación y Presupuestación y el tradicional de Control Presupuestal.

- Por último la Tesorería General se transforma en Gerencia de Tesorería teniendo a su cargo los Departamentos de Caja General; y de Egresos y Control de Fondos.



PROSPECTIVA DEL TREN SUBURBANO
PUEBLA—CHOLULA
(TREN TURÍSTICO "QUETZALCÓATL")

AYUDEMOS A CONSTRUIR EL

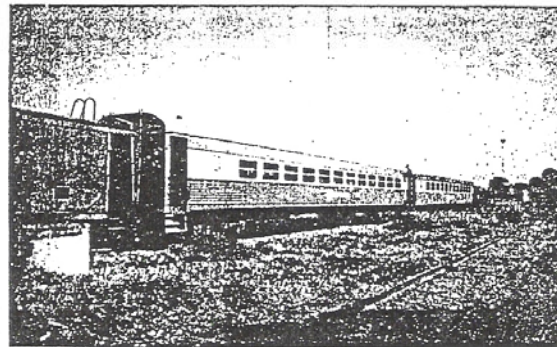
FUTURO APOYANDONOS EN EL

PASADO

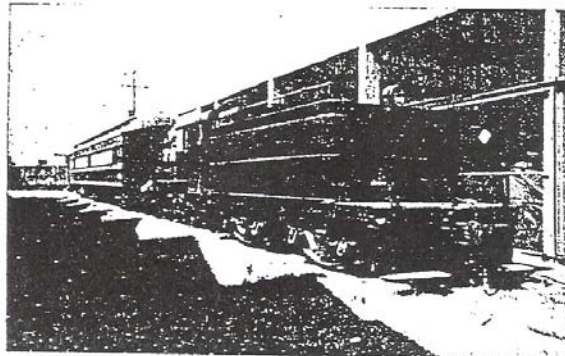
H.G.A.



ANTEPROYECTO TREN TURISTICO PUEBLA-CHOLULA



VIA 4TA NUEVA TERMINAL (80 PTE y
ENERO 20-03 9 NORTE)



Vias ALMACEN NUEVA TERMINAL
ENERO 20-03 (80 PTE y 9 NORTE)

HECTOR GARCIA AYALA
SRIO. Y COORD. GRAL AMNFM A.C.

ENERO 2003

.....



I N F O R M E D E :

V I A

E Q U I P O

F U E R Z A T R A C T I V A

ENERO 2003

.....



--- E Q U I P O ---

COCHE DE PASAJEROS NM-5654 PARA 84 PASAJEROS PROPIEDAD DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO, EN BUENAS CONDICIONES.

COCHE DE PASAJEROS NM-5646 PARA 84 PASAJEROS PROPIEDAD DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO, EN BUENAS CONDICIONES.

COCHE DE PASAJEROS NM-5650 PARA 84 PASAJEROS PROPIEDAD DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO, EN BUENAS CONDICIONES.

LOS TRES COCHES SE ENCUENTRAN EN LA TERMINAL FERROVIARIA-- DE ESTA CIUDAD CAPITAL, UBICADA EN LA 80 PTE. Y 9 NORTE, -- COL. 20 DE NOVIEMBRE.

FERROSUR SE ENCUENTRA EN LA MEJOR DISPOSICION DE DARLES -- EL MANTENIMIENTO CORRESPONDIENTE PARA LAS OPTIMAS CONDICIONES OPERATIVAS DE ESTE EQUIPO.

POR PARTE DE LA ASOCIACION SE CUENTA CON UN TECNICO-ELECTRICISTA Y TRUQUEROS JUBILADOS.

OBSERVACIONES: SOLICITAR EN PRESTAMO A FNM ESTOS COCHES DE PASAJEROS QUE A MEDIANO PLAZO PUEDEN DETERIORARSE POR FALTA DE MANTENIMIENTO Y CUIDADO NECESARIO PARA ESTE EQUIPO - RODANTE.



=== F U E R Z A T R A C T I V A ===

LOCOMOTORA DIESEL-ELECTRICA DH-17 EN CONDICIONES DE FUNCIONAR.

LOCOMOTORA DIESEL-ELECTRICA DH-19 EN CONDICIONES DE FUNCIONAR.

LOCOMOTORA DE VAPOR NO.2 EN CONDICIONES DE FUNCIONAR.

ESTAS LOCOMOTORAS PERTENECEN AL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

TAMBIEN ES POSIBLE QUE ALGUN FERROCARRIL PARTICULAR ESTE EN --
CONDICIONES DE PRESTAR UNA LOCOMOTORA, EXISTE ESA POSIBILIDAD.

OBSERVACIONES: SE CUENTA CON PERSONAL FERROCARRILERO ACTIVO Y JUBILADO DE LA ESPECIALIDAD DE TRENES (MAQUINISTAS, CONDUC--
TORES DE TRENES, GARROTEROS), Y QUE ESTAN AUTORIZADOS POR LA S.C.T. (LICENCIA FEDERAL FERROVIARIA), MISMA AUTORIZACION ---
QUE ES NECESARIA PARA LA OPERACION DE ESTE TREN TURISTICO.

TAMBIEN SE CUENTA CON PERSONAL DE LA ESPECIALIDAD DE MECANI--
COS (FUERZA MOTRIZ) EN ACTIVO Y JUBILADOS QUE DESEAN COOPERAR
CON LA ASOCIACION.



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

ENERO 2003

.....



--- F U E R Z A T R A C T I V A ---

LOCOMOTORA DIESEL-ELECTRICA DH-17 EN CONDICIONES DE FUNCIONAR.

LOCOMOTORA DIESEL-ELECTRICA DH-19 EN CONDICIONES DE FUNCIONAR.

LOCOMOTORA DE VAPOR NO.2 EN CONDICIONES DE FUNCIONAR.

ESTAS LOCOMOTORAS PERTENECEN AL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCA-
RRILES MEXICANOS.

TAMBIEN ES POSIBLE QUE ALGUN FERROCARRIL PARTICULAR ESTE EN --
CONDICIONES DE PRESTAR UNA LOCOMOTORA, EXISTE ESA POSIBILIDAD.

OBSERVACIONES: SE CUENTA CON PERSONAL FERROCARRILERO ACTIVO Y
JUBILADO DE LA ESPECIALIDAD DE TRENES (MAQUINISTAS, CONduc--
TORES DE TRENES, GARROTEROS), Y QUE ESTAN AUTORIZADOS POR LA-
S.C.T. (LICENCIA FEDERAL FERROVIARIA), MISMA AUTORIZACION ---
QUE ES NECESARIA PARA LA OPERACION DE ESTE TREN TURISTICO.

TAMBIEN SE CUENTA CON PERSONAL DE LA ESPECIALIDAD DE MECANI--
COS (FUERZA MOTRIZ) EN ACTIVO Y JUBILADOS QUE DESEAN COOPERAR
CON LA ASOCIACION.



--- V I A ---

TRAMO EMPALME DISTRITO ATENCINGO-CHOLULA

DEL KM. VC-01 AL KM VC-06: SE REQUIEREN APROXIMADAMENTE 2000 DURMIENTES DE 7"X8"X8' DE 1RA. O 2DA. CLASE.

PLANCHUELAS PARA RIEL DE 85 LBS. Y 85-45-ARA DE 2DA. CLASE -- 40% EN TODO EL TRAMO.

TORNILLOS DE VIA DE 7/8X4/3/4 DE 2DA. CLASE 40% EN TODO EL TRAMO.

PLACAS DE ASIENTO 85 LBS.ASEE Y 85-45-ARA DE 2DA. CLASE 40%.

CLAVOS DE VIA 5/8"X6" DE 2DA. CLASE 50% EN TODO EL TRAMO.

DEL KM.VC-01 AL KM.VC-06, NO HAY AUTORIZACION LEGAL PARA --- OCUPAR EL DERECHO DE VIA (EXISTE DENUNCIA INTERPUESTA POR -- PARTE DE LA APODERADA LEGAL DE F.N.M.).

ESTACION CHOLULA PUE., BODEGAS, CASAS DE LOS REPARADORES DE - VIA, PATIO DE MANIOBRAS Y ESTACIONAMIENTO, EN PODER DEL SR. -- JORGE GOMEZ CARRANCO (NO ACREDITA LA POSESION LEGITIMA).

OBSERVACIONES: EN GENERAL LA INFRAESTRUCTURA SE ENCUENTRA EN CONDICIONES DE OPERARSE, LAS AUTORIDADES FEDERAL, ESTATAL Y MUNICIPAL SE ENCUENTRAN EN LA MEJOR DISPOSICION DE COOPERAR EN EL PROYECTO Y DARNOS EL APOYO NECESARIO PARA INTERVENIR -- COMO CORRESPONDA.

SE CUENTA CON PERSONAL FERROCARRILERO ACTIVO Y JUBILADO DE - ESTA ESPECIALIDAD QUE DESEAN COOPERAR CON LA ASOCIACION.



=== C O S T O S O P E R A T I V O S ===

PERSONAL TRENISTA.- 1.-CONDUCTOR/AUDITOR \$ 200.00 POR VIAJE
IDA Y VUELTA.
2.-GARROTEROS (UNO ADELANTE Y ATRAS) --
\$ 150.00 POR VIAJE IDA Y VUELTA.
1.-MAQUINISTA \$ 200.00 POR VIAJE IDA Y--
VUELTA.
1.-AYTE. DE MAQTA. \$ 150.00 POR VIAJE --
IDA Y VUELTA.

PERSONAL DE VIA.- 1.-MAYORDOMO DE VIA \$ 150.00 POR DIA.
4.-REPARADORES DE VIA \$ 100.00 POR DIA-
(8 HORAS DE LABORES)

PERSONAL TECNICO.- SE CUENTA CON PERSONAL DE LA ASOCIACION
DE LAS RAMAS DE: OFICINAS, ALAMBRES, --
FUERZA MOTRIZ, EQUIPO DE ARRASTRE, TRE-
NISTAS, VIA Y CONEXOS, QUE DESEAN COOPE-
RAR, SIN RECIBIR REMUNERACION ALGUNA.

M A T E R I A L E S

DIESEL.-
ACEITE LUBRICANTE.-
ARENA.-
DURMIENTES.-
PLANCHUELAS PARA RIEL.-
TORNILLOS DE VIA.-
PLACAS DE ASIENTO.-
CLAVOS DE VIA.-
OTROS.-

H E R R A M I E N T A S

MUCHAS HERRAMIENTAS SE ENCUENTRAN EN EL ALMACEN DEL MUSEO NAL.-
DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS Y QUE NO SE LES DA USO ALGUNO,--
SE PODRIA VER LA POSIBILIDAD DE QUE LAS PRESTARAN A LA ASOCIA--
CION DE "AMIGOS DEL MUSEO NAL. DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS".



BIBLIOGRAFIA

Manual de organización de F.N.M.

Dirección General de Planeación S.C.T.

Proyecto Tren turístico Puebla-Cholula A.M.N.F.M. A.C.