

Ruta de la Plata

Astorga – Benavente

Breve historia



Abierta al tráfico en el año 1895, la ruta de la plata es sin duda la línea transversal por excelencia de la península ibérica. Uniendo las localidades de Astorga y Palazuelo, permitía la conexión directa entre Gijón y Sevilla, a la vez que ofrecía un servicio más directo y eficaz a la práctica totalidad del oeste ibérico.

Se trataba de una línea con un intenso tráfico de viajeros, pero especialmente de mercancías, gracias a la intensa actividad de la agricultura en las provincias de León y Zamora. Fabricas de Harinas, Azucareras, exportadoras, silos y almacenes de legumbres y fruta compartían tráfico en muchos trenes de la línea. También era considerable el transporte de ganado, tanto ovino como porcino. A finales de los años 60, con la entrada en servicio de los sistemas de enclavamiento, la señalización luminosa, la renovación de algunos tramos y los nuevos trenes, el servicio de viajeros mejora considerablemente, sobre todo gracias al tren “Ruta de la Plata”, servicio legendario donde los haya, y que se convirtió en el primer tren en recorrer la línea entera en un sólo servicio. La demanda de viajeros siguió siendo intensa hasta los 80, con trenes completos en la mayoría de las ocasiones, siendo necesarios refuerzos durante los veranos. Inexplicablemente, se fueron recortando algunos de estos servicios y la infraestructura fue sufriendo un progresivo deterioro debido a la desidia de Renfe con esta línea.

En el año 1985, se suprimen todos los servicios de viajeros, lo que provoca protestas en la mayoría de las poblaciones que atraviesa la línea. A pesar de esto, la ruta de la plata se cierra por completo en 1995, quedando solamente abierto el tramo entre Plasencia y Palazuelo, el cual a día de hoy sigue prestando servicio de viajeros.



Características técnicas del tramo Astorga – Benavente.

El tramo representado es quizás uno de los menos exigentes de toda la línea. No presenta excesivos desniveles (las mayor rampa es de 14 milésimas) y tiene grandes rectas y amplias curvas. El tramo mas duro es el del ascenso desde Benavente hasta el Peñón, con varias rampas que oscilan entre las 10 y las 14 milésimas. Antes de llegar a La Bañeza, también existe una rampa de 13 milésimas que se prolonga durante más de 2 km. En varios tramos existe vía renovada, lo que permitía velocidades de 120 km/h, sin embargo la limitación durante la mayor parte de la línea es de 90 km/h. Años más tarde se impuso la limitación de 50 km/h en toda la línea, debido al evidente mal estado de toda la infraestructura.

La ruta de la plata en Trainz.

Existen ya publicados en Trainz dos hermosos tramos de la ruta de la plata. El primero de ellos comprende la zona entre Los Arapiles y Guijuelo, visitando algunos de los paisajes más hermosos de Salamanca. El segundo representa la que es probablemente la zona más espectacular de la ruta, el puerto de Bejar. No solo destaca por la belleza de los paisajes que recorre la línea férrea, sino también por tratarse de un recorrido de extrema exigencia, si bien las rampas de mayor dureza se encuentran en el tramo entre La Maya-Fresno y Guijuelo, pertenecientes al primer tramo publicado. Sin duda alguna son rutas que instalación obligatoria para cualquier usuario de Trainz.

El tramo que ahora publicamos en STR nace de forma extraña, sin ningún tipo de premeditación, sino que todo fue surgiendo prácticamente sobre la marcha. En un principio la intención era realizar una pequeña representación de Astorga San Andrés, la vieja y paupérrima estación final de La ruta de la Plata en Astorga, que también enlazaba con Astorga Norte, ya perteneciente a la línea A Coruña – Palencia, aunque la línea de Oeste contaba con tres vías apartadero en uno de los patios de la estación.



Fruto de este primer proyecto, que en un comienzo solo iba a ser un pasatiempo, se publica el Modulo de Astorga, que termina por representar todo el entramado ferroviario de Astorga.

La intención posterior, con el deseo de dar continuidad a un modulo que se antojaba demasiado escaso, y demasiado exigente en cuanto a hardware si se quería explotar realmente las posibilidades de juego que ofrecía (configuración de portales y órdenes para programar tráficos diversos), era la de realizar el tramo entre Astorga y La Bañeza, intención que surge después de una visita express a La Bañeza tras la conclusión de las Jornadas Ferroviarias de Trensím en Ponferrada.

Este tramo, que constaba de tan sólo 20 kilómetros y perfil muy suave excepto una rampa de 13 milésimas en Toral de Fondo, también se hacia escaso para las posibilidades reales que puede ofrecer esta línea.

Analizando todas las posibilidades, entre las que se encuentran sin duda el tiempo libre que se puede dedicar a Trainz, la disponibilidad para visitar la línea, los recursos existentes, y por supuesto, la visión general del proyecto, se concluye que lo más sensato es prolongar la línea hasta la localidad zamorana de Benavente. No es un tramo excesivamente largo (60 km) pero si lo suficiente para realizar actividades que fácilmente se puedan prolongar durante más de una hora. Benavente es también una buena estación término para este tramo que se representa, dada la categoría de la estación, y que en ella se encuentran importantes industrias como la fábrica de harinas y la Azucarera del Esla, las cuales se suman a otras importantes como el apartadero de Pobladura, todas las industrias de La Bañeza (Azucarera, Exportadora, Frutas Conchita, Harinas Nistal, Legumbres luengo...), las existentes en Valderrey (Norgasa, Abonos Bergar, Exportadora de Legumbres) y el silo de cereales de Astorga San Andrés. Todo esto, añadido a los muelles de ganado y de mercancía general de las diferentes estaciones, convierten a este tramo en uno de los más activos y diversos en cuanto a industria se refiere de toda la ruta de la plata. También se realizaban cargas de mercancía en algunos apeaderos, como el de Cebrones del Rio, donde se cargaba vino de las bodegas anexas a la estación, el cual por cierto se servía, entre otros muchos sitios, en la cantina de Benavente. Lamentablemente, dadas las limitaciones de Trainz, no se ha podido implementar una vía de carga que resultara compatible con la de viajeros.



Por todo lo demás, el resto de infraestructuras son completamente interactivas y operativas, incluyendo las placas giratorias que nos permiten introducir vagones en industrias anexas.

Lamentablemente, y dado que esta ruta nació a partir del módulo de Astorga, la orografía del tramo no se ha podido realizar mediante HOG, aunque a través de las alturas obtenidas por Google Earth, y empleando el perfil real de la línea y “bases” con orto-fotos, se ha podido emular de forma bastante precisa los diferentes accidentes geográficos y elevaciones de la ruta.

En cuanto a la ambientación, este tramo no se centra en una época concreta, sino que toma lo mejor de cada uno. Tenemos señalización mecánica, que formó parte de la línea hasta finales de los 60. La disposición de las vías en estaciones es el mismo que existió también en aquella época.

Los edificios y estructuras de la línea son de una época bastante posterior, ya que todas las fotos han sido tomadas en la actualidad, con lo cual se puede decir que éstos pertenecen a los últimos años de vida de la línea, a mediados de los 90. Sin embargo, también se han levantado algunos edificios que ya no se conservan, como el cocherón de Astorga San Andrés.

Características de la ruta en Trainz

- Edificios y estructura reales en la totalidad de las estaciones.
- Perfil real de la línea
- Texturización del terreno a partir de orto-fotos
- Longitud y disposición de vías en las estaciones según planos reales de 1965
- Industrias interactivas y con interior practicable
- Señalización mecánica
- Limitaciones de velocidad según asimilación de marcha de 1986
- Distancia total entre extremos: 63 km (De Carneros a Villanueva de Azoague)

Requisitos informáticos

La ruta esta pensada para que funcione de forma aceptable en cualquier ordenador actual, incluso la zona de Astorga, la más exigente de toda la ruta. En equipos con más de un año de antigüedad es posible que se obtenga un rendimiento algo pobre en Astorga. Equipos sin procesador de dos núcleos, con placas y tarjetas gráficas AGP presentaran un rendimiento bastante pobre en Astorga, aunque aceptable en el resto de la ruta, habiendo pérdidas de rendimiento en casi todas las estaciones.

No existen muchos mas datos al respecto ya que la ruta no ha sido probada en muchos equipos. Se ha comprobado que en el siguiente equipo, el rendimiento ha sido en general muy bueno, incluso recorriendo la zona de Astorga desde la cabina de la 319 de Divi, empujando una composición de 40 vagones Laaes (10.000 polys el LOD mas cercano), resolución de pantalla de 1680 x 1050 y con el horizonte y las opciones de la tarjeta gráfica al máximo.

- Procesador Quad 6600 (cuatro núcleos)
- 4 GB memoria RAM (3,25 gigas detectados por Windows)
- Tarjeta Gráfica GF 8600 GT 512 mb
- Windows Vista Home Premium 32 bits

El tiempo de carga de la ruta en el equipo oscila entre los 30 y los 50 segundos. En equipos viejos se puede prolongar hasta los 5 minutos.



Listado de estaciones y apartaderos.

Astorga Norte

Situada en el km 174 de la línea A Coruña – Palencia, es una de las estaciones más importantes de la misma. Cuenta con 10 vías, 7 de ellas de apartadero, dos muelles de mercancía general, un cocherón y un patio con tres vías de apartadero pertenecientes a la línea Plasencia – Astorga, en el cual hay un muelle de ganado, una báscula, vía de estacionamiento (donde finalizaba recorrido el Ferrobús) y una rampa de carga frontal.



(Foto real del Grupo Tren Zamora)

Astorga San Andrés

“El “Charango” era como un carromato arriero ferroviario. Los que fuimos niños en Astorga disfrutábamos de asiento gratis en uno de los topes desde la Estación del Norte a la del Oeste donde comenzaba el territorio de la pobreza celeste. Muchas veces he imaginado sentado en uno de los bancos de la Estación del Oeste al Doctor Zhivago pensando la infinita lejanía del amor.”

Juan Carlos Villacorta

Última estación de la línea de Oeste, antaño fue una gran estación de clasificación con una importante playa de vías de una longitud de casi 800 metros, y con numerosos edificios, entre los cuales se encuentran los pabellones ferroviarios, depósito de locomotoras, rotonda con placa giratoria, taller de material motor, edificio con dormitorios para maquinistas, lampistería, muelle de mercancías y muelle de ganado. También contaba con electrificación en varias de sus vías, terminando ésta unos 500 metros más allá de la estación sentido Palazuelo.

En trainz se representa el esquema existente desde los 60, convertida ya en estación de apartado de material, perdiendo 4 de sus vías y conservando las otras sin conexión por el lado de Palazuelo.



Valderrey

Situada en el km 340 de la ruta de la plata, Valderrey fue durante mucho tiempo la última estación de cruce en sentido Astorga, al convertirse Astorga San Andrés en estación de apartadero. Cuenta con tres vías mas la del muelle de carga. Mención especial merecen las tres industrias adyacentes a la estación, accesibles todas ellas mediante placas giratorias. Afortunadamente todas las estructuras se conservan en pie, incluso el edificio de retretes. En la actualidad una de sus vías no cuenta con conexión por el lado de Astorga, al instalarse una rampa de carga frontal, suponemos que para carga de material militar, ya que el tramo entre Astorga y La Bañeza fue empleado por el ejército para la realización de maniobras hasta el 2003.

En Trainz se ha representado su esquema clásico.



(segunda foto de Iraxto, portal Tranvia.org)

Riego de la Venga (apd)

Pequeño apeadero situado en el km 337, lamentablemente no se conserva en pie ninguno de sus edificios. Es uno de los pocos apeaderos que realmente se ubicaban junto a la localidad a la que daban servicio, ya que la norma general es que estas se encontraran como mínimo a 1km de la línea férrea. Debido a ello, en Trainz este apeadero habitualmente cuenta con varios viajeros.



Santa María de la Isla (apd)

Apeadero típico de la línea, además del habitual cobertizo contaba con una pequeña casilla anexa al mismo. Curiosamente, se encuentra mucho más cerca de Toral de Fondo que de Santa María de la Isla, población que se encuentra a más de 1km del apeadero. Ninguno de sus edificios se conserva en pie.



(foto real del Grupo Tren Zamora)

Azucarera de la Bañeza (cargadero)

La azucarera de la Bañeza es probablemente la industria de mayor importancia en la zona. En su mejor época, el trasiego ferroviario en la misma era considerable, tal que se requerían dos tractores para las labores de descarga de remolacha y carga de mercancía. Dado que en la actualidad no se conservan las vías interiores, y que no disponemos de documentación que permitiese una representación fiel, la disposición de las vías a lo largo de la misma se ha realizado de forma muy libre, intentando ofrecer una infraestructura suficiente para realizar la descarga de la remolacha, y la carga y clasificación de los vagones de mercancía de salida.



La Bañeza

Situada en el km 325, la estación de La Bañeza es posiblemente una de las más peculiares de toda la línea Astorga – Palazuelo. Muy limitada en cuanto a longitud de vías debido a la proximidad del PN con la carretera de acceso a la localidad, en la Bañeza se acumulaba gran cantidad de material esperando su salida hacia varios destinos. En sus vías se mezclaban vagones procedentes de la Azucarera, la Exportadora de patatas y legumbres, el IGP de Alubias, Harinas Nistal, y los apartaderos de A.Valderas y G. Luengo (Frutas Conchita y Legumbres Luengo en la actualidad). También cuenta con un muelle de ganado accesible únicamente a través de placa giratoria.

La estación cuenta con dos muelles de mercancía, los cuales en principio presentaban zona cubierta y descubierta. Mas tarde, el muelle principal se cubrió por entero, mientras que en el segundo se suprimió la zona cubierta, conservando únicamente la plataforma.

Actualmente la estación cuenta con bastantes menos vías, habiendo sido suprimidas la vía transversal, todas las vías de particulares, la vía de acceso al muelle de ganado y la vía del muelle principal. Curiosamente, el edificio de Harinas Nistal aún cuenta con vía en su interior, siendo visible el tramo existente entre la portilla y el cobertizo.

En Trainz hemos representado el esquema clásico, con todas sus vías e industrias operativas.



Cebrones del Río (apd)

Cebrones del Río, ubicado en el kilómetro 316, es también un caso atípico de apeadero. Contaba con un andén de considerables dimensiones, mucho más amplio que el de cualquier estación (300 metros), suponemos que para la carga de vino de las bodegas que se encuentran prácticamente pegadas al mismo. Muy próximo al apeadero se encuentra el Río Orbigo, salvado por un puente metálico de tres tramos obra de Duro Felguera. Dada la proximidad del río, contaba con un depósito y dos aguadas en los extremos del andén.



Valcabado del Páramo

A pesar de estar ubicada en medio de la nada, la de Valcabado era una estación de cierta importancia. Tenía vía de sobrepaso y vía de estacionamiento, ambas de considerable longitud. Contaba con numerosos edificios: almacén de mercancía, muelle de ganado, depósito de agua, y numerosas casillas de ferroviarios. Por desgracia tan sólo el almacén y el muelle de ganado se conservan en pie.



(foto real del Grupo Tren Zamora)

Saludes (apd)

Otro apeadero perdido en medio de la llanura, situado en el km 303, y sin ninguna población a más de 3 km a la redonda. El cobertizo hace ya mucho tiempo que fue demolido, pues ni siquiera se intuyen los cimientos de la estructura.



(foto real del Grupo Tren Zamora)

Pobladura del Valle

Situada en el km 298, Pobladura del Valle vivió su última época como simple apeadero, contando además con un apartadero en una industria próxima. En origen, Pobladura contaba con una vía de sobrepaso y otra para el muelle de mercancía. En Trainz hemos representado una combinación de ambas épocas, con la vía de sobrepaso y el apartadero. También se ha reproducido el paso a nivel que existió en una época mucho más temprana de la línea, el cual fue sustituido por un paso elevado.



Villabrázaro (apd)

Apeadero de ubicación mucho más favorable (dentro de la misma población), contaba con un número razonable de viajeros que se desplazaban en Ferrobús hasta Benavente. Es uno de los pocos apeaderos que conservan su estructura en pie.



Cantera “El Peñón” (cargadero)

Antiguo cargadero de piedra situado a un par de kilómetros de Villabrázaro. Hace ya bastantes años que la vía de carga pasó a mejor vida.



Benavente

Estación de categoría similar a la de La Bañeza, cuenta con vía de rebase, dos vías de estacionamiento, un cocherón, y dos vías para el muelle de mercancías, donde además existen dos grúas. También cuenta con una vía de acceso a la fábrica de harinas. Mención especial merece el muelle de carga pintado con los colores de la UNE de Paquexpress.

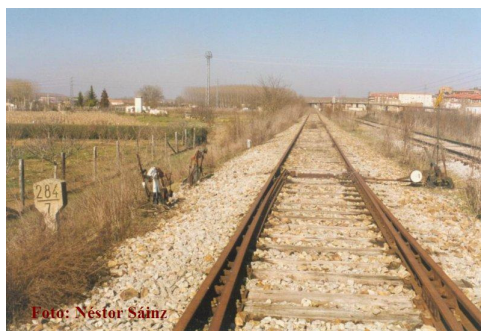
La segunda vía de acceso al muelle fue eliminada en su última época de vida.



(foto real del Grupo Tren Zamora)

Azucarera del Esla (cargadero)

El acceso al apartadero de la Azucarera del Esla, al igual que el de Pobladura, era comandado desde la estación de Benavente, si bien el accionamiento de las señales era realizado desde las propias instalaciones. Contaba con una vía apartadero paralela a la general, y ya en el interior de las instalaciones, otras tres vías de apartado y una de acceso general. Actualmente no se conserva más que la vía exterior y la casilla de la báscula.



(foto real de Néstor Sainz)

Tráficos posibles

Como en cualquier ruta virtual, no existe límite alguno a la hora de imaginarse tráfico posible, si bien lo lógico es hacerlo con cierta coherencia y no hacer desfilar un TGV entre Astorga y Benavente, aunque casos habrá, seguro.

Quien quiera tratar de emular los tráfico reales de cualquier época de la ruta, existe mucho material que será de provecho.

En general todas las vaporosas de Trensims entonan perfectamente con la ruta, especialmente las mikado, y pequeñas locomotoras destinadas a maniobras como la Renfe 020 o la Clot, muy especialmente ésta para el transporte de vagones entre placas. De Trensims también son imprescindibles todos los vagones J, y los Foudres, ya que nos permiten simular los mercantes y colectores tan habituales en esta línea.

En cuanto al servicio de viajeros, disponemos del maravilloso TAF, realizando el servicio “Ruta de la Plata” entre Gijón y Sevilla. Para servicios regionales, podemos echar mano del Ferrobús de Josetxo. Del mismo autor también existen varios “Cincomiles”, coches que fueron empleados en los Omnibuses que suplían a los Ferrobuses en sus servicios.

La tracción de los trenes en la época post-vapor, ya fueran omnibuses o mercantes, se llevaba a cabo por locomotoras diesel 1800, 2100 o 333. Todos estos modelos se encuentran disponibles en Trainz.

Ya que no existe ninguna 1800 modelada en Trainz, si bien se encuentran disponibles algunos repintados de las Alcos americanas, recomendamos encarecidamente el uso de la 1616 de Trensims, modelo de impecable acabado gráfico que entona a las mil maravillas en la ruta.

Para maniobras en estaciones y cargaderos, además de las ya citadas locomotoras de vapor, fácilmente podemos recurrir al tractor de la serie 303, habitual en la práctica totalidad de las estaciones españolas en las décadas de los 70 y los 80.

En la última época de la ruta, el tráfico de mercantes consistía básicamente en trenes de “Jotas”, Habiss y bobineros procedentes del norte. También podemos hacer uso de las tolvas de cereales Cargill y Cecosa para transportes con origen y destino en el silo de Astorga. En la década de los 60 existieron trenes carboneros procedentes de la zona berciana, recomendando para ellos el uso del vagón Xcv8, también disponible en STR.



REPINTADO: MUCIEN - MODELO3D: SERRANO & KAUR

Señalización y normas de circulación

La práctica totalidad de la ruta cuenta con señalización mecánica, lo cual puede originar cierta confusión para quienes no conozcan el correcto funcionamiento y los estados que pueden presentar estas señales, así como las condiciones de circulación relacionadas con los mismos.



Primero, presentamos una pequeña lista de las señales existentes en la ruta, y una breve descripción.

Señal Cuadrada de Parada Absoluta.

En este tramo, sólo existió una señal de Parada Absoluta, protegiendo la aguja de Astorga San Andrés, si bien su principal cometido era el de señal de entrada a Astorga Norte. Este tipo de señales eran frecuentes a la entrada de estaciones importantes, como Zamora o Salamanca, aunque también existió una a la entrada de Bejar por el lado de Astorga, habiendo punto protegido por el lado de Palazuelo.

Pantalla cuadrada a la vista o luz roja: Ordena la parada
Pantalla de canto o luz blanca: Vía libre.

Señal Cuadrada de Maniobras

No ofrece demasiadas dificultades en su interpretación. Pantalla a la vista indica detener la composición, mientras que con la señal abierta se nos autoriza su rebase en régimen de maniobras. En Astorga San Andrés, esta señal autorizaba la entrada a la vía general en régimen de maniobras, si bien, por norma general, y siempre que fuera posible, se empleaba la vía de mango del almacén y el muelle de ganado para estos movimientos. En Trainz, dadas las limitaciones del juego, esta señal sólo obedece al movimiento que se realiza en la vía 3, cuando en realidad debería ser aplicable a todas las vías que pueden acceder directamente a la general.

Pantalla cuadrada a la vista o luz violeta: Ordena la parada
Pantalla de canto o luz blanca: Autorización de rebase.



Señal Avanzada Compuesta



Es la señal que anuncia el estado de las señales de entrada, ya sean semáforos o cuadradas. Su uso más frecuente es en combinación con los semáforos unificados de Renfe. En la ruta, aparece únicamente como señal avanzada de Astorga San Andrés. Presenta los mismos estados que cualquier señal luminosa avanzada.

Pantalla amarilla y triángulo: precaución
Pantalla verde y triángulo: anuncio de precaución
Pantalla verde: vía libre.

Semáforo de salida con brazo de maniobras

Consta de un brazo superior que indica los estados de parada y vía libre, además de un brazo auxiliar que permitía el rebase de la señal en régimen de maniobras. Se trata de un caso único en la ruta de la plata, ya que es la única señal de este tipo que existió durante toda la época de señalización mecánica en la ruta. (En la época de señalización luminosa, se instalaron otros semáforos con posterioridad en algunos apartaderos). Quizás la peculiaridad se deba a que se era considerada como señal de salida de Astorga Norte, línea en la que si se empleaba este tipo de señales, aunque tanto su brazo superior como el de maniobras eran comandados desde el enclavamiento de Astorga San Andrés. En este caso, indicado vía libre avanzábamos hacia Astorga San Andrés o Valderrey.

Indicando rebase autorizado, no sólo se nos permitía superar la señal en maniobras, sino que las composiciones podían avanzar hacia la zona de apartado de Astorga San Andrés, siempre en régimen de maniobras.

Semáforo en posición horizontal o luz roja: Ordena la parada.

Estado anterior mas brazo auxiliar inclinado 45 grados o luz blanca: Detención y rebase autorizado

Semáforo en posición vertical o luz verde: Vía libre.



Señal de Disco rojo compuesta



Modelo de señal típico en infinidad de estaciones españolas durante muchos años. Se emplea en combinación con la señal de punto protegido. Es quizás la señal mas difícil de comprender para aquellos que han crecido en la época de la señalización luminosa, ya que se hace difícil entender el funcionamiento de una estación sin señales de entrada, aunque este fuera el esquema imperante durante tantos años.

Esta es la señal que nos encontraremos en la práctica totalidad de estaciones de la ruta. Trataremos de explicar de forma eficaz como actuar ante los diferentes estados.

Cuando la señal muestra el disco verde, o la luz verde, la interpretación es sencilla: Paso sin detenernos por vía directa.

Cuando la señal muestra el disco verde mas el triangulo, indica parada preescrita en la estación. Por desgracia, este estado no ha podido ser implementado en Trainz, ya que no hay posibilidad alguna de que el juego comprenda esta opción.

Cuando la señal muestra el disco rojo y el triangulo de forma conjunta, nos ordena ponernos en condiciones de parar ante el poste de punto protegido, (que es el que se muestra en la siguiente imagen), y si nada se opone, avanzaremos en marcha de maniobras hasta detenernos frente a la aguja de entrada.

En caso de que el jefe de estación o el operario nos muestre banderín o luz amarilla, avanzaremos sin superar los 30 km/h, esperando la siguiente orden del jefe de estación. Como lamentablemente en Trainz tampoco tenemos jefe de estación, deberemos obedecer al estado de las señales invisibles de salida, estado que se puede comprobar en el mapa del juego, o el visor que proporciona la SCS Rule en caso de que hayamos realizado la sesión con la misma.



En este último caso, si la señal invisible de salida indica vía libre, avanzaremos sin superar los 30 km/h hasta las agujas de salida de la estación. Si la señal indica parada, nos detendremos esperando nuevas órdenes.



Señal de disco rojo.

Modelo de señal mecánica por antonomasia, prácticamente todas las estaciones españolas de comienzos de siglo contaron con ellas. Ha habido una gran variedad de modelos, algunas incluso abatibles.

A partir de la unificación de Renfe, estas fueron eliminadas o convertidas en señales compuestas, aunque muchas sobrevivieron en vías secundarias durante bastantes años. En la ruta de la plata nos la encontramos protegiendo la entrada a pequeños apartaderos y cargaderos que ni siquiera contaban con postes de punto protegido, ya que estas estancias eran comandadas desde estaciones adyacentes.



Disco rojo a la vista indica ponernos en condiciones de parar ante la señal de punto protegido, y avanzar si ninguna circunstancia nos lo impide. En cargaderos, esto supondría detenernos ante la aguja de entrada, y avanzar si nada nos lo impide.

Disco verde a la vista indica paso por vía directa.

El paso por aguja en vía desviada está limitado a 30 km/h en todas las estaciones del tramo Astorga – Benavente. En Astorga norte, todas las agujas tienen limitación de 30 km/h, salvo las dos agujas de la vía 3, siendo la limitación de 60 km/h entrando desde León, y de 45 km/h entrando desde A Coruña.

Para mas detalle en cuanto a normativa de circulación consultar

<http://www.todotrenes.com/Normas/Index.asp>

Errores conocidos

Existen diversos errores, o varias incoherencias conocidas en la ruta.

Algunos objetos aparecen sin texturas: Ocurre en algunos equipos que al cargar la ruta el juego se queda sin memoria de texturas, con lo cual algunos objetos aparecen en blanco, especialmente aquellos con texturas de resoluciones de 512 x 512 o superior. Este fallo parece suceder únicamente en Windows Vista, en modo DirectX. No existe constancia de que ocurra lo mismo en modo OpenGL.

***Solución:** La más evidente sería jugar en modo OpenGL. Si se sigue deseando jugar en modo Directx, la única solución conocida es volver a cargar la ruta, ya que estos fallos se presentan de forma aleatoria. Se puede probar también a reducir la distancia de visión en las opciones gráficas antes de entrar a la ruta, y una vez ha cargado, volver a incrementar las distancias.

Nada mas cargar la ruta aparece un Fatal Error: Es un error que puede ocurrir jugando la sesión TAF Ruta de la Plata, ya que ésta comienza cerca de Astorga, habiendo varias composiciones estacionadas en Astorga San Andrés, que sumadas a la densidad de objetos en la zona, pueden provocar un exceso de carga en el juego. Este error parece suceder sólo en Vista y bajo modo Directx, aunque en equipos viejos es posible que también suceda, no solo al cargar la ruta, sino en otras zonas de gran densidad.

***Solución:** En caso de que el error sólo suceda al cargar la ruta, se puede aplicar la última solución explicada para el problema anterior. En caso de que los errores aparezcan en otras zonas, lo más evidente sería ajustar las opciones gráficas a las características de nuestro equipo.

Aparecen mensajes de errores de script a lo largo de la ruta: Puede ser debido a la falta de alguna dependencia perteneciente a algún objeto de la ruta. En equipos con todas las dependencias instaladas, tanto las directamente dependientes de la ruta como las que acompañan a los objetos, no se conocen errores similares.

***Solución:** Comprobar que se tienen instaladas todas las dependencias, y que estamos jugando en TS 2006 con el SP1 instalado.

Cuando preparo una sesión, los pasajeros aparecen flotando sobre los andenes en modo maquinista: Esto es debido a que hemos creado una sesión a partir de la ruta, y no de la “Sesión por defecto”, que aparece en la lista de sesiones en el menú de modo ingeniero.

***Solución:** Es una práctica muy común el publicar rutas sin una sesión por defecto que traiga todas las industrias, triggers, objetos trackside, y estaciones configuradas. De esta manera, prácticamente nada funcionara como debe, y tendremos que ser nosotros mismos los que tengamos que llevar a cabo la tarea de poner todo en su sitio.

Esta ruta viene acompañada de una sesión por defecto, que viene con todas las dependencias correctamente configuradas, las estaciones con su volumen adecuado de viajeros, las industrias configuradas con sus productos, los triggers de limitación de velocidad, y los nombres de las señales. Por ello, no existe razón para no empezar a preparar una sesión a partir de esta, salvo el desconocimiento del propósito de la misma. Por ello, es importante dejarlo claro: **la Sesión por defecto debería emplearse siempre como base para crear nuevas sesiones.**

Las señales y los desvíos no están nombrados de forma correcta: Dado que la SCS Rule exige que todas las señales y desvíos tengan nombres diferentes, nos hemos visto obligados a tener que dar a las señales nombres tales como E'2B en lugar del E'2 o E'1 que debería existir en todas las avanzadas de la ruta. Lo mismo ocurre con los desvíos.

***Solución:** Dado que sólo la sesión TAF Ruta de la Plata requiere la SCS Rule, preparando sesiones a partir de la Sesión por Defecto, podemos nombrar correctamente cada una de las señales, sin importar los duplicados.

En Pobladora del Valle no se escucha el silbato del jefe de estación al dar la salida: Esto ocurre jugando la sesión TAF Ruta de la Plata, por algún bug que impide que se escuche cualquier otro sonido cuando hay un tren cercano en movimiento.

***Solución:** Lamentablemente, no parece existir. Simplemente permanecer atentos al cuadro de mensajes para avanzar una vez aparezca la orden de Marche Tren.

Horarios

A continuación, se adjunta diversos horarios que no pueden ser útiles para simular servicios en la ruta.

109 Palazuelo-E. → Salamanca → Zamora → Astorga

Km.	ESTACIONES	5272 TER 1-2 DA	2204 Ferr. C	258 TAF Ruta de la Plata 1-2 DA	2212 Ferr.	2208 Ferr.	1212 Omn 2	1222 Omn 2
0	SEVILLA	S	—	7	—	—	—	—
313	CACERES	S	—	11:57	—	—	—	—
390	PALAZUELO-EMPALME	LI	—	13:27	—	—	—	—
0	Palazuelo-Empalme	S	—	21:30	7	—	14:50	22:47
11	Fuente Duernas (apd.)	S	—	13:48	7:16	—	15:12	23:19
17	Plasencia-Ciudad	S	—	13:51	7:21	—	15:17	—
25	Oliva-Almendra (apd.)	S	—	7:30	—	—	15:29	—
33	Villar de Plasencia	S	—	7:39	—	—	15:41	—
43	Casas del Monte (apd.)	S	—	7:49	—	—	15:52	—
49	Aldanueva	S	—	7:58	—	—	16:05	—
56	Hendís	S	—	8:09	—	—	16:23	—
63	Baños Montemayor (apd.)	S	—	8:19	—	—	16:39	—
68	Puerto de Bajar	S	—	8:26	—	—	16:49	—
72	Cantagallo (apd.)	S	—	8:31	—	—	16:57	—
76	Béjar	S	—	8:36	—	—	17:03	—
83	Navalmoral de B. (apd.)	S	—	8:39	—	—	17:07	—
88	Sanchoal (apd.)	S	—	8:47	—	—	17:18	—
94	Ledrada	S	—	8:52	—	—	17:26	—
98	Fuente de Bajar (apd.)	S	—	9:04	—	—	17:42	—
106	Guiljo y Campillo	S	—	9:13	—	—	17:54	—
113	Pizarral (apd.)	S	—	9:20	—	—	18:04	—
124	La Maya y Fresno	S	—	9:31	—	—	18:18	—
133	Santiago de Tormes (apd.)	S	—	9:39	—	—	18:28	—
139	Alba de Tormes	S	—	9:46	—	—	18:36	—
150	La Maza de Alba (apd.)	S	—	10	—	—	18:55	—
153	Los Angeles (apd.)	S	—	10:05	—	—	19:01	—
163	SALAMANCA	LI	—	216:16	10:16	—	19:13	—
0	MADRID-P. Pio	S	10:46	9	—	—	—	—
233	SALAMANCA	LI	13:34	14:01	—	—	—	—
163	SALAMANCA	S	13:36	14:45	16:31	—	19:20	—
175	Valencia	S	14:59	—	—	—	19:34	—
182	Huelmos-Cardenosa (apd.)	S	15:06	—	—	—	19:41	—
188	Villanueva de Cañedo (apd.)	S	15:13	—	—	—	19:48	—
197	Cubo del Vino (apd.)	S	15:23	—	—	—	19:59	—
210	Constela del Vino	S	15:38	—	—	—	20:18	—
217	Casaca de Campa (apd.)	S	15:43	—	—	—	20:25	—
218	Polón y Morales del V. (apd.)	S	15:49	—	—	—	20:39	—
229	ZAMORA	LI	14:38	16:03	17:34	—	20:42	—
236	Cubillos (apd.)	S	14:38	16:05	17:36	—	20:49	—
243	Morenuela de los Infanzones	S	16:20	—	—	—	20:57	—
248	Piedra	S	16:30	—	—	—	21:05	—
258	Manganeses	S	16:42	—	—	—	21:14	—
267	Granja de Mor. Villafra (apd.)	S	16:52	—	—	—	21:24	—
271	Sanchoal (apd.)	S	16:58	—	—	—	21:30	—
279	Barcial del Barco (apd.)	S	17:06	—	—	—	21:38	—
287	Benavente	S	17:14	—	—	—	21:46	—
294	Villabizaro (apd.)	S	17:25	—	—	—	21:56	—
299	Pobladora (apd.)	S	17:31	—	—	—	22:02	—
304	Saludes (apd.)	S	17:37	—	—	—	22:08	—
312	Valcabado	S	17:48	—	—	—	22:18	—
317	Cebones del Río (apd.)	S	17:54	—	—	—	22:24	—
326	La Bañosa	S	18:05	18:53	—	—	22:34	—
332	Santa M. de la Isla (apd.)	S	18:12	—	—	—	22:41	—
338	Riego de la Vega (apd.)	S	18:18	—	—	—	22:47	—
341	Valdemery	S	18:24	—	—	—	22:52	—
348	Astorga	LI	18:26	19:11	—	—	23:01	—
0	ASTORGA	S	—	19:14	—	—	—	—
52	LEON	S	—	19:49	—	—	—	—
152	OVEDO	S	—	22:26	—	—	—	—
223	GUION	LI	—	23:18	—	—	—	—

A Directo Madrid-Ferrol (Itin. 121).
B Directo Sevilla-Gijón (Itin. T-10).
C Para Astorga, transbordo en Salamanca.

Grupo Tren Zamora

Astorga → Zamora → Salamanca → Palazuelo-E. 109

Km.	ESTACIONES	1221 Omn. 2	1211 Omn. 2	2201 Ferr.	558 TAF Ruta de la Plata 1-2 DA	5273 Ferr. B	271 TER 1-2 DA	2211 Ferr.
0	GUION	S	—	—	6:10	—	—	—
32	OVEDO	S	—	—	6:49	—	—	—
171	LEON	S	—	—	9:35	—	—	—
223	ASTORGA	LI	—	—	10:09	—	—	—
0	Astorga	S	—	—	6:50	10:12	10:30	15:13
7	Valdemery	S	—	—	6:58	10:17	10:32	—
11	Riego de la Vega (apd.)	S	—	—	7:02	10:47	10:41	—
16	Santa M. de la Isla (apd.)	S	—	—	7:08	10:47	10:34	—
22	La Bañosa	S	—	—	7:16	10:30	10:55	—
31	Cebones del Río (apd.)	S	—	—	7:25	—	11:04	—
37	Valcabado	S	—	—	7:33	—	11:10	—
45	Saludes (apd.)	S	—	—	7:40	—	11:18	—
49	Pobladora (apd.)	S	—	—	7:46	—	11:23	—
56	Villabizaro (apd.)	S	—	—	7:51	—	11:29	—
62	Benavente	S	—	—	7:59	10:58	11:37	16:03
70	Barcial del Barco (apd.)	S	—	—	8:03	10:59	11:38	16:04
77	Sanchoal (apd.)	S	—	—	8:10	—	11:46	—
82	Sanchoal del Este (apd.)	S	—	—	8:17	—	11:53	—
88	Granja de Mor. Vill. (apd.)	S	—	—	8:22	—	11:58	—
91	Manganeses	S	—	—	8:33	—	12:07	—
100	Piedra	S	—	—	8:43	—	12:16	—
106	Morenuela de los Infanzones	S	—	—	8:49	—	12:22	—
113	Cubillos (apd.)	S	—	—	8:57	12:30	—	—
119	ZAMORA	S	—	—	9:09	11:45	12:41	16:50
131	Piedra y M. del V. (apd.)	S	—	—	9:22	—	12:54	—
138	Casaca de Campa	S	—	—	9:26	—	13:01	—
139	Constela del Vino	S	—	—	9:34	—	13:05	17:16
142	Cubo del Vino (apd.)	S	—	—	9:47	—	13:18	—
160	Villanueva de C. (apd.)	S	—	—	9:57	—	13:28	—
169	Huelmos-Cardenosa (apd.)	S	—	—	10:04	—	13:35	—
173	Valdemery	S	—	—	10:12	13:49	—	—
185	SALAMANCA	LI	—	—	10:27	12:46	14:04	17:57
0	SALAMANCA	S	—	—	14:55	18	—	—
233	MADRID-P. Pio	LI	—	—	18:45	21:10	—	—
185	SALAMANCA	S	—	—	10:30	12:59	—	20
195	Los Angeles (apd.)	S	—	—	10:43	—	—	20:12
198	La Maza de Alba (apd.)	S	—	—	10:49	—	—	20:17
209	Alba de Tormes	S	—	—	11:03	—	—	20:31
216	Santiago de Tormes (apd.)	S	—	—	11:11	—	—	20:38
224	La Maya y Fresno	S	—	—	11:21	—	—	20:48
238	Pizarral (apd.)	S	—	—	11:33	—	—	20:59
242	Guiljo y Campillo	S	—	—	11:45	13:47	—	21:08
250	Fuentes de Bajar (apd.)	S	—	—	11:54	—	—	21:18
255	Ledrada	S	—	—	12:01	—	—	21:26
260	Sanchoal (apd.)	S	—	—	12:09	—	—	21:33
266	Navalmoral de B. (apd.)	S	—	—	12:16	—	—	21:40
272	Béjar	S	—	—	12:26	14:15	—	21:50
276	Cantagallo (apd.)	S	—	—	12:28	14:16	—	21:52
287	Puerto de Bajar	S	—	—	12:35	—	—	21:57
288	Baños Montemayor (apd.)	S	—	—	12:49	—	—	22:03
290	Hendís	S	—	—	13	14:38	—	22:18
300	Aldanueva	S	—	—	13:09	—	—	22:27
306	Casas del Monte (apd.)	S	—	—	13:17	—	—	22:34
315	Villar de Plasencia	S	—	—	13:28	—	—	22:45
323	Oliva-Almendra (apd.)	S	—	—	13:38	15:10	—	22:53
331	Plasencia-Ciudad	S	—	—	13:47	—	—	23:02
338	Fuente Duernas (apd.)	S	6:25	13:52	—	15:13	—	23:10
348	Palazuelo-Empalme	LI	6:48	14:15	—	15:30	—	23:30
0	PALAZUELO-EMPALME	S	—	—	15:40	—	—	—
80	CACERES	LI	—	—	16:58	—	—	—
380	SEVILLA	LI	—	—	21:45	—	—	—

A Directo Ferrol-Madrid (Itin. 121).
B Para Madrid, transbordo en Salamanca.
C Directo Gijón-Sevilla (Itin. T-10).

Grupo Tren Zamora

T10

Identificación del tren	TER 673	TER 677	TER 676
Prestaciones	1-2	1-2	
Km.			
0 SEVILLA-P. Armas	S. 7.30	17.25	
35 Los Rosales	S. 7.57	17.52	
84 Cazalla y Constantina	S. 8.49	18.51	
134 Llerena	S. 9.36	19.38	
174 Zafra	S. 9.37	19.46	
196 Villafranca de los Barros	S. 10.12	20.18	
210 Almendralejo	S. 10.29	20.35	
241 Mérida	S. 11.01	21.07	
0 Mérida	S. 11.06	21.20	
23 Montijo	S. 12.01	22.18	
59 BADAJOZ	S. 12.06		
241 Mérida	S. 12.06		
314 CÁCERES	S. 12.48		
361 Cañaveral	S. 13.19		
379 Mirabel	S. 13.23		
393 Palazuelo	S. 13.39		
410 Plasencia Ciudad	S. 14.19		
449 Hervás	S. 14.46		
469 Béjar	S. 15.18		
499 Guijuelo	S. 16.08		
556 SALAMANCA	S. 16.38		
622 ZAMORA	S. 17.38		
680 Benavente	S. 17.40		
719 La Bañeza	S. 18.19		
741 Astorga	S. 18.46		
793 LEON	S. 19.04		
819 La Robla	S. 19.07		
857 Pajares (apt.)	S. 19.42		
902 Pola de Lena	S. 19.47		
909 Ujo	S. 20.14		
914 Mieres	S. 20.15		
933 OVIEDO	S. 21.48		
946 Villabona de Asturias (apt.)	S. 21.59		
965 Gijón	S. 22.07		
933 OVIEDO	S. 22.28		
881 Cazalla y Constantina	S. 22.31		
930 Los Rosales	S. 22.58		
965 SEVILLA-P. Armas	S. 22.58		

Suplemento TER.

Grupo TrenZamora

Agradecimientos

Son muchas las personas a las que hay que agradecer el que esta ruta por fin pueda ver la luz. El primero por supuesto sería, como casi siempre, mi socio en STR **Ruben Serrano**, por la compañía recorriendo la ruta, los desplazamientos, el alojamiento en alguna ocasión, y por su aportación con varios modelos y material fotográfico.

A **Javier Fernández**, por dejarme revolverle el museo para encontrar toda la documentación necesaria, y por la aportación de planos y perfil de la ruta.

A “**Boby**”, también por los planos y el perfil de la ruta.

A “**Emilio Santos**”, por las fotos aportadas, por toda la información y relatos recogidos, y muy especialmente, por la foto de la Exportadora de La Bañeza, un documento de un valor incalculable, que ha permitido diseñar dicho edificio para Trainz.

A **Pere Comas** y **Vicente “Engrasador”**, por la información y correcciones a la hora de diseñar la señalización mecánica, parte importantísima en esta ruta. Así mismo, también van mis agradecimientos a **KlausM** por la autorización de uso de su script para la animación y funcionamiento de las mismas.

A **Luis Miguel Gil**, por permitir el uso de algunas de sus texturas para diseñar el Cocherón de Astorga San Andrés, edificio perdido hace ya bastantes años.

Al **Grupo TrenZamora**, por permitir el uso de fotos y horarios en este pdf. De obligada consulta es su página <http://rutadelaplata.trenzamora.es/>, la cual ha sido un pilar básico para la construcción de esta ruta, sobre todo por las fotos que han servido como referencia para el modelado de edificios que ya no se encuentran en pie.

Y en general a todo el **Grupo STR**, por ser una compañía y apoyo de grandísimo valor, y a toda la gente que desde el primer momento se ha interesado por este proyecto, ya que sus palabras siempre suponen un incentivo para seguir adelante.