

Ruta de la Plata 3.0 – Astorga a Piedrahita de Castro

Esta nueva versión de la Ruta de la Plata supone una mejora considerable respecto a su anterior versión, no sólo por el cambio de plataforma (TANE) sino por toda la renovación llevada a cabo en su práctica totalidad. Esta versión sale como BETA pues no ha sido posible testearla a fondo antes de su publicación, con lo cual es probable que aparezcan ciertos fallos durante su utilización. Las mejoras más obvias, a parte de las vías y las dos nuevas estaciones añadidas que nos ofrecen ya 100 km de ruta, son las profundas remodelaciones de la azucarera de la Bañeza y Benavente, que aunque siguen siendo industrias sin finalizar, ya presentan el esquema de vías real que tuvieron durante sus últimos años. Existen también otras más pequeñas, como el reacondicionamiento de la zona de Benavente, edificios de apeadero renovados, nuevas señales luminosas con ASFA-STR en Astorga Norte, nuevo edificio de viajeros en Astorga Oeste, reconfiguración de los límites de velocidad, y otras muchas que dejaremos que las descubráis por vosotros mismos, llevadas a cabo en gran parte gracias a los más de 80 nuevos objetos creados para la ruta.

No solo ha habido que añadir cosas nuevas, también ha habido que eliminar otras que no deberían estar, como el paso superior de la variante de la carretera nacional situado nada más salir de Astorga Oeste, el cual fue construido años después.

Recaltar nuevamente que esto es una beta, y que a pesar de que se ha revisado todo lo posible antes de su publicación, hay cosas que pueden no funcionar correctamente. Ha habido ciertos problemas con las señales invisibles de velocidad, y algunos objetos apareciendo por arte de magia en puntos remotos de la ruta. Los splines son algo conflictivos en TANE (al igual que lo eran en TS 2010) y es posible que algunos lleguen a desaparecer. También las catenarias suelen tender a recibir extraños añadidos en forma de marmitas, postes, contracarriles y demás por algún extraño bug. A pesar de ello, la ruta es plenamente disfrutable y ofrece una experiencia bastante más realista que en su anterior versión.

IMPORTANTE: Es necesario añadir la siguiente línea en el config.txt del objeto “Multiple Industry New” (Kuid:-25:1090) height-range -500,500

Para editar la ruta y posteriormente jugar con ella se debe entrar directamente en la sesión y no en la propia ruta, ya que por un problema con las capas la misma sólo se verá completa en la sesión.

Busqueda de dependencias:

Conjuntamente con la ruta se publica un pack de objetos propios de la ruta. El resto de dependencias nuevas con respecto a la anterior versión son algunos objetos presentes en la web como el Pack ASFA y las nuevas casas rurales, además de los árboles y las hierbas de Trainzup y varios objetos de la DLS, lo cual facilita la actualización para aquellos que ya poseían la versión de TS 2010. En caso de existir problemas contactar con nosotros en la sección del foro dedicada a la búsqueda de kuids.

Listado de estaciones:

Astorga Clasificación (2º Clase)

La última estación de la ruta de la plata es el fiel reflejo del paulatino deterioro de la línea durante sus diversas etapas. En origen se trataba de una gran estación de clasificación de material, con todas sus vías prácticamente llenas y con más trabajo que en “la otra Astorga” perteneciente a Norte. Cocheros, talleres, muelles y diversas instalaciones como los pabellones de viviendas hacían de Astorga Oeste un destacamento de primer nivel dentro de la red ferroviaria del norte. Tras la creación de la RENFE, siguió tratándose de un emplazamiento de gran importancia hasta finales de los 60, cuando se decide convertirla en un apartadero de material y perder gran parte de su importancia en favor de otras estaciones más importantes de la red. Con esta rebaja de categoría se eliminaron varias vías y se suprimió la conexión sur, haciéndola accesible solo a través de la aguja norte. En los 70 se demolió parte de la rotonda dejando solo la estructura. Durante esos años se levantó el silo del SENPA junto al muelle cubierto, lo cual sirvió para darle algo más de movimiento a la estación. Sin embargo, llegaron los terribles años 80 en los que la línea fue sentenciada a muerte, corriendo Astorga Oeste la misma suerte y quedando limitado su uso a simple apartadero esporádico de composiciones mientras el resto de dependencias caían en el más absoluto de los abandonos.

En trainz la estación presenta la configuración de apartadero por lo peculiar de esta disposición, pero con todas las dependencias funcionales.

Valderrey (4º Clase)

Se trata de la última estación completa antes de Astorga Norte (al ser Astorga Clasificación un apartadero y no permitir cruce de trenes) Es una de las mejor conservadas de la línea, no sólo por el estado de sus edificios, sino porque las industrias ubicadas a ambos lados de la misma aún se encuentran presentes, con sus correspondientes placas giratorias y vía de carga. Como muchas otras, se encuentra bastante alejada del núcleo rural al que sirve. En Trainz están presentes todas las industrias adyacentes y accesibles mediante sus correspondientes vías.

Riego de la Vega (apeadero)

Apeadero ubicado junto al pueblo del mismo nombre. Fue construido años después de la apertura de la línea tras continuas peticiones de los dirigentes del pueblo. Poseía edificio de viajeros, taquilla y casilla para el empleado del mismo.

Santa Maria de la Isla (apeadero)

Apeadero clásico de la línea. A pesar de su nombre, el pueblo más cercano es el de Toral de Fondo, que se encuentra a apenas unos cientos de metros. Ofrecía un buen servicio en la zona al contar con tres pueblos en las cercanías (los dos mencionados además de Palacios de la Valduerna)

Azucarera de la Bañeza (Cargadero)

La azucarera de La Bañeza contaba con un sencillo esquema de vías para atender las diferentes necesidades de la misma. Existían dos vías para maniobras de material y pequeñas derivaciones para descargar la remolacha y para la carga de melaza y azúcar. En esta versión de la ruta no se encuentra terminada al 100% al ser necesarios nuevos objetos y más documentación

La Bañeza (3ª Clase)

Una de las estaciones de tercera categoría de la línea pero con el volumen de una de segunda. Cuenta con una buena ubicación al situarse en uno de los barrios de la ciudad (sin llegar a vertebrar la misma) y con una importante cantidad de industrias en su entorno. Como punto negativo se podría señalar que se encuentra atravesada en su extremo sur por un paso a nivel de cierta importancia, aunque existe un paso inferior entre las calles Alija del Infantado y Mediodía para vehículos de no mucha altura. Al igual que la estación de Benavente, contó con al menos tres diseños diferentes para su edificio de viajeros durante toda su historia), presentado la ruta de Trainz el último de ellos y el que aún se conserva. Su configuración de vías fue, durante su historia, prácticamente inalterada, con una vía transversal que daba acceso a diversas fábricas y a otras dependencias como el cargadero de ganado o el IGP de la Alubia. Dicha disposición se debe en gran medida a la imposibilidad de tender agujas para llegar a esos puntos, al encontrarse la estación “encastrada” entre los edificios de la ciudad y un terreno no tan favorable. En su última época se suprimió la vía trasversal junto con aquellas que sólo eran accesibles a través de la misma. A pesar de ello, en Trainz hemos decidido presentar este esquema por las posibilidades de juego que ofrece, incluida la Exportadora Bañezana, que es la única de las industrias del entorno de la estación que no se conserva a día de hoy.

Cebrones del Río (apeadero)

Apeadero situado entre una zona de monte y el Río Órbigo, a poco menos de un kilómetro del pueblo del mismo nombre. Aprovechando la proximidad del río, se instalaron dos aguadas a ambos extremos del andén. Cuenta con numerosas bodegas en su entorno.

Valcabado del Páramo (4ª Clase)

Ubicada a poco más de un kilómetro del pueblo al que sirve, Valcabado contaba con vía de sobrepaso, otra de estacionamiento, y diversas dependencias como un embarcadero de ganado y varias casillas para los trabajadores. Fue de las primeras en ser demolidas tras el cierre de la línea. Por lo favorable de su terreno y la cercanía de vastos campos de cultivo, su vía de estacionamiento era empleada para cargar remolacha y otros productos de cultivo.

Saludes (apeadero)

Pequeño apeadero ubicado en mitad de ninguna parte (Saludes de Castroponce, el pueblo más cercano, se encuentra a más de 3 km) Como dato curioso, este apeadero fue originalmente el de la importante población de Alija del Infantado (Alija de los Melones en aquella época) a pesar de encontrarse de ésta a unos desmoralizantes 6,5 km, dado que fueron ellos quienes promovieron la construcción del edificio.

Como el apeadero se encontraba en los terrenos de Saludes, finalmente se le dio dicho nombre tras diversas tensiones administrativas, a pesar de todo el trabajo burocrático realizado por los dirigentes de Alija para su construcción.

Pobladura del Valle (4ª Clase)

Estación simple con vía de sobre paso y de almacén durante gran parte de su historia. A finales de los 70 se instaló la industria maderera Palisander en un terreno anexo, lo que supuso tender una nueva vía para la derivación particular, añadiendo también dos pequeños tramos de mango para poder maniobrar sin invadir la vía general. Por aquellos años también se suprimió la vía de sobrepaso dejando únicamente la general y la de Palisander. En Trainz hemos representado el esquema completo.

Cerca de la estación se encuentra la fábrica de harinas de Purina, que nunca pareció contar con vía de carga a pesar de la proximidad y de que incluso existan testimonios sobre la existencia de la misma. Sin embargo, las ortofotos de diversas épocas revelan que nunca se tendió derivación particular a la misma.

Villabrázaro (apeadero)

Apeadero típico de la línea situado en una posición inmejorable, junto al pueblo y a escasos 200 metros del centro del mismo. Aún se conserva a día de hoy, y además ha sido restaurado recientemente, lo cual es una grata noticia dada la mala suerte que han corrido casi todos estos pequeños edificios en toda la línea. Contaba con un importante volumen de viajeros que se desplazaban a la vecina Benavente para sus quehaceres diarios. Mención especial merece la casilla situada en el paso a nivel próximo al apeadero en sentido Astorga, en la cual vivía un trabajador de Renfe que, provisto de un farolillo, se recorría diariamente la línea entre Pobladura del Valle y la antigua casilla situada junto al paso a nivel de la carretera entre Manganeses de la Polvorosa y Benavente (actualmente un paso inferior) comprobando que todo estaba correcto y no había obstáculos en el tramo.

Cantera El Peñón (Cargadero)

Vía de carga situada en lo más alto del peñón entre Villabrázaro y Benavente. Fue eliminado a finales de los 60. Contaba con diversas dependencias, como casillas y un polvorín.

Benavente (2ª Clase)

Una de las estaciones importantes de la línea por volumen de pasajeros y de mercancías. A pesar de ello, contaba con una playa de vías un tanto escasa y un solo muelle de carga, aunque con vías por ambos lados. No existía apenas industria adyacente, tan sólo la fábrica de harinas Carbajo, que contaba con una vía de carga junto con una báscula (a día de hoy, la imagen de muchos de sus productos es un dibujo de la fábrica con varios vagones estacionados en la vía). En algunos planos de épocas más antiguas figura un cargadero situado al otro lado de la carretera que discurre en paralelo a la estación, servido por una placa giratoria que salía de la vía más externa del almacén. No tenemos más datos al respecto.

Llama la atención la pendiente de 10mm en apenas 100 metros existente entre las agujas de entrada sentido Zamora y el paso a nivel de la fábrica de harinas, lo cual dificultaba algo más las maniobras en este lado de la estación.

Azucarera del Esla (Cargadero)

Situada a escasos kilómetros de Benavente, la azucarera del Esla contaba con tres modestas vías en las cuales se aglutinaban los diversos servicios necesarios: descarga de remolacha, carga de azúcar, mercancía general y melaza. La diferencia de cotas entre las vías y el resto de la fábrica obligaba a concentrar todas estas tareas en las tres vías sin poder realizar derivaciones a diferentes dependencias. En esta versión de la Azucarera, completamente remodelada al igual que la de la Bañeza, podemos realizar la descarga de remolacha, quedando el resto de actividades pendientes para futuras actualizaciones.

Barcial del Barco (4ª Clase)

Pequeña estación que contó con diversos esquemas durante su historia. Originariamente contaba con una sola vía de sobrepaso, a la cual se le añadió una tercera vía de estacionamiento para el apartado de vagones. Con la construcción del silo del SENPA (el diseño de más altura de los existentes), se tendió una nueva vía para acceder al cargadero del mismo, en el cual se realizaba el movimiento de vagones mediante un artilugio ferroviario con gancho y topes accionado por un cabestrante. Para tender dicha derivación particular fue necesario suprimir la vía del almacén y tender una nueva vía justo al otro lado del mismo. En sus últimos años fueron suprimidas tanto la vía de estacionamiento como la de sobrepaso, dejando únicamente la general junto con la del silo. Para esta nueva situación no se reubicaron las señales luminosas presentes en aquella época por toda la línea, sino que se instalaron semáforos, siendo los únicos presentes en todo el tramo junto con el que daba la salida en Astorga Norte.

En Trainz hemos representado el esquema completo junto con los semáforos en lugar del punto protegido presente en el resto de estaciones.

Santovenia (apeadero)

Apeadero situado a poco más de un kilómetro de la población de Santovenia. Como en muchos otros, el edificio fue demolido tras el cierre de la línea. Como único dato de cierta relevancia, comentar que en sus orígenes contaba con un paso a nivel con casilla a escasos metros del mismo, siendo suprimido cuando se construyó el paso superior.

La Tabla o Granja de Moreruela/Villafáfila (4ª Categoría)

Clásica estación ubicada en medio de ninguna parte y a bastante distancia de dos poblaciones, con lo cual en cierto momento se decide sustituir el nombre de la misma por dichos núcleos urbanos. Cuenta con el esquema más sencillo, esto es, vía general, de sobrepaso, y vía de almacén. En la estación se cargaban vagones de cereal almacenado en el silo próximo a la misma a pesar de no existir derivación particular ni constancia alguna de otros medios empleados para ello.

Manganeses de la Lampreana (4ª Categoría)

Estación en curva que contaba con vía de sobrepaso y vía de almacén. Existió también una vía transversal para acceder a la fábrica de harinas ubicada junto a la estación. Al igual que en La Tabla, existe un silo de cereales junto a la estación pero sin vía de carga, aunque en este caso, y al haber tan sólo una carretera entre silo y vías, sería factible la carga mediante el uso de algún tipo de cinta transportadora. Llama la atención el edificio de estación de 3ª categoría (un cuerpo más a cada lado del edificio, añadiendo cuatro dependencias más) cuando la estación estaba declarada como de 4ª. Los esquemas de la estación sitúan unos depósitos de agua y una carbonera cerca del edificio de viajeros, aunque hoy en día apenas se pueden apreciar unos restos de la carbonera.

Piedrahita de Castro (3ª Categoría)

La estación de Piedrahita contaba con una categoría superior a la del resto de sus semejantes en la línea (quizás por ser la colateral de Zamora, de primera categoría) A pesar de ello, no contaba con más que tres vías, además de la del almacén y la que fue tendida años más tarde para los dos silos. Contaba con algunas peculiaridades, como tener una fuente justo al lado del edificio de viajeros, una cocina situada en un edificio exterior y una vía de báscula prolongada para dar servicio a un pequeño almacén situado en la calle de la estación. Contaba con un paso a nivel en el lado de Astorga que fue sustituido por un paso superior en los 70. A pesar de ello, en Trainz hemos decidido representar el paso a nivel, además del que había del lado de Zamora para el camino que unía Piedrahita con Moreruela de los infanzones, suprimido cuando se construyó la carretera que une las mismas localidades hoy en día.

Para cualquier duda contactar a: rsambora@gmail.com

Enlace de horarios en la Ruta de la Plata:

<http://rutadelaplata.trenzamora.es/Fotosvarias/histohorarios.html>