

Comunicación al II Congreso de Historia Ferroviaria  
(Aranjuez, 7-9 de febrero de 2001)

## **“LA CAMPURRA”, TRENILLO DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS ENTRE LAVIANA Y SOBRESCOBIO (ASTURIAS)**

**José Luis Campal Fernández,**  
*Real Instituto de Estudios Asturianos (RIDEA)*

La historia de las pequeñas comunidades rurales en expansión industrial durante la primera mitad del ya extinto siglo XX viene marcada por su dependencia del medio ferroviario como transporte idóneo de las riquezas minerales. Como aconteciera en otras partes de la Asturias involucrada en las nacientes y aún no perfeccionadas explotaciones mineras, así la cuenca alta del río Nalón va a comprobar cómo la febril actividad en el fondo de los pozos va a exigir la creación de nuevas vías férreas de comunicación para dar eficaz salida a las toneladas arrancadas al subsuelo. En los concejos centro-orientales asturianos de Laviana y Sobrescobio, de 130'99 y 63'43 km<sup>2</sup> de superficie respectivamente, buena parte de las minas de hierro y carbón diseminadas por su geografía hallaron respuesta a esta demanda en un trenillo a vapor que durante casi cincuenta años, en la época de mayor apogeo de la minería, desarrolló labores de arrastre mecanizado aunque rudimentario, y con el que se suplieron los acarreo por tracción animal, usados hasta entonces; los traslados con mulos y caballos que tiraban de carretas de rayos o de vagonetas a través de raíles en estado muy deficitario no pudieron competir con el transporte ferroviario, una de cuyas instituciones en el ámbito comarcal fue el tranvía que las gentes bautizaron bien pronto como “La Campurra”. En 1927, el tratadista José M<sup>a</sup> Jove y Canella informaba que

«Laviana lanza al mercado nacional 210.000 toneladas de hulla al año y que este producto da ocupación a 1.170 obreros»<sup>1</sup>.

El trenillo a vapor o tranvía Laviana-Rioseco, ya que también trasladaba a las personas cuando no existía en la zona transporte de viajeros por carretera por sistema de automoción (la constitución de la empresa de autobuses “El Carbonero”, que conectaba los concejos de Sobrescobio y Caso con el de Laviana mediante un servicio regular, data de 1927), recibió como sobrenombre el de “La Campurra” en virtud del topónimo del que procedía el industrioso emprendedor don Cándido Blanco Varela (1878-1945), artífice y sufragador en sus orígenes de la línea, el cual era oriundo de la casería lavianesa de El Campurru, lugar hoy deshabitado y sito en la parroquia de Tiraña, enclavado a 400 m. de altitud sobre el nivel del mar. El empresario Blanco Varela había logrado con anterioridad, al menos una concesión que iba a enlazar Laviana con el concejo de San Martín del Rey Aurelio, concesión que no pasaría de esta fase inicial, y que nunca se llevaría a efecto. Lo que el Ministerio de Fomento sí le adjudicó en julio de 1917 fue un «tranvía de sangre desde la estación de Laviana al camino de Lorío», con el que Blanco, socialmente avecindado en Gijón, trasladaba el carbón que extraía de sus minas en el concejo lavianés, ubicadas fundamentalmente en la parroquia de Lorío, hasta los lavaderos que en el barrio de la capital polesa denominado “Fontoria” poseía la compañía francesa Charbonnages de Laviana. A Cándido Blanco pertenecían minas como las denominadas: “Fernandina”, “Vega la Muela”, “Bella”, “Discreta”, “El Puente”, “Recatada”, “Otro desengaño”, etc.

Este tranvía de tracción mular que mencionamos vio suspendido su tráfico de forma repentina el 23 de abril de 1919, cuando la Corporación del Ayuntamiento de Laviana, con su alcalde don Gaspar García Jove a la

cabeza, así lo decretó en tanto que no se garantizasen «las condiciones exigidas en el pliego de concesión inserto en la *Gaceta de Madrid* nº 121, correspondiente al 1º de mayo de 1917»; una decisión ésta asumida por los regidores del concejo «en vista del reciente atropello en que perdió la vida un niño de esta villa»<sup>2</sup>. A la suspensión temporal del servicio respondería el empresario elevando el 30 de mayo de 1919 un escrito al Gobernador civil de la entonces provincia de Oviedo, en el que se calificaba la medida de «obstruccionista a la industria», y pidiendo la revocación del acuerdo municipal ya que «paralizará la explotación de la hulla en varias minas, dejando sin trabajo y pan a más de 300 familias»<sup>3</sup>. Unos días antes, esto es el 26 de mayo, Blanco Varela ya había solicitado «autorización para sustituir el motor de sangre por el de vapor»<sup>4</sup>. La personalidad inquieta y resuelta del empresario minero Cándido Blanco, le mereció al poeta de su misma circunscripción Albino Suárez, la siguiente décima laudatoria:

«Cándido Blanco Varela,  
fundador de “La Campurra”,  
tren de vapor, poca espuela  
y resistencia cazorra,  
fue empresario carbonero  
y emprendedor sin pamplina,  
que, tras abrir una mina  
otra estaba en candelero  
o abriéndose en la colina.  
¡Don Cándido fue minero!»<sup>5</sup>

“La Campurra” acabó perteneciendo, a finales de la década de los años veinte, a la empresa barcelonesa Cementos Fradera S.A., con sede en Vallcarca, cuando adquiere en un mismo paquete las minas propiedad de

Blanco Varela, para utilizar el mineral en sus cementeras de Cataluña, designando como apoderado suyo en Laviana a don Miguel Álvarez González; laboralmente, el cambio en las riendas empresariales vino a suponerles a los antiguos trabajadores del grupo “Cándido Blanco” un recorte de sus jornales y ventajas que disfrutaban con el dueño precedente; pese a todo, no se registraron en la empresa adquiriente, a lo largo de su historia, conflictos laborales de importancia como huelgas.

Con la entrada de capital no asturiano, el tranvía a vapor será conocido entre la población, además de por el citado alias de “La Campura”, por el de “Catalana”. Aunque el trenillo se adscribía administrativamente a la compañía cementera, a la que servía prioritariamente, lo cierto es que éste va a gozar de una relativa autonomía, pues, por ejemplo, su contabilidad se realizaba de modo independiente al de las demás actividades carboníferas de Fradera.

La empresa de don José Fradera Camps inicia sus trabajos en Laviana en torno al año de 1927, dándose éstos por conclusos en 1967, ya que en el mes de mayo la autoridad laboral había aprobado un expediente de crisis; el 3 de septiembre de 1970, el representante legal de la compañía mercantil hace saber al Ayuntamiento de Laviana que Fradera S.A. «ha cerrado sus explotaciones en esta provincia»<sup>6</sup>. Una de las causas del cese de sus actividades, aunque no consta que fuese la determinante, fue la sustitución del carbón, en la elaboración del cemento, por los derivados del petróleo.

Cementos Fradera S.A. tenía instalados sus talleres en la margen derecha de la avenida Palacio Valdés, en Pola de Laviana, y poseía tres grupos de explotación en el concejo: uno en la capital, otro en Ribota y un tercero en Tolivia. Explotaba en Laviana varios pozos carboníferos que habían

pertenecido a Blanco Varela, además de otros de nueva adquisición, como las minas denominadas “Vega la Muela”, en el término de L’Acebal (parroquia de Lorío); “Vallcarca”, en Villoria (parroquia del mismo nombre); “Landfort”, en Tolivia (parroquia del mismo nombre); o “Recatada”, en Ribota (parroquia de Lorío). El montante de producción de Fradera ascendía, aproximadamente a unas 40.000 toneladas anuales, y de la empresa dependían casi 400 trabajadores<sup>7</sup>.

Aunque la compañía no tenía minas en explotación en el concejo de Sobrescobio, el trenillo carbonero debía llegar hasta ese término municipal por imposición gubernamental. Eso bien pudiera explicar que “La Campurra” ofreciera sus servicios a otras compañías del sector primario, como la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, que utilizaba el tranvía de Fradera para transportar desde Rioseco hasta la actual estación de FEVE en Laviana el hierro extraído en sus explotaciones del monte de Llaímo (Sobrescobio), acuerdo que se prolongaría durante décadas, hasta que las minas cerraron en 1967, no por agotamiento de las vetas, sino más bien por estrategias de fusión, y por una «sustitución del mineral para el afino del Acero por otros productos»<sup>8</sup>. Sobre la cuenca ferrífera de Sobrescobio, escribía Jove y Canella, en 1932, que de ella «se extraen al año unas 3.000 toneladas y no deja de tener un gran porvenir por tratarse de un mineral cuya riqueza beneficiable en hierro es de un 70%»<sup>9</sup>.

“La Campurra” se inauguró el 15 de agosto de 1921<sup>10</sup>. El 21 de diciembre de ese mismo año el Gobernador civil de Asturias, autoriza al adjudicatario a «abrir al servicio público de viajeros y mercancías el tranvía a vapor de Laviana a Rioseco», pero siempre y cuando se cumplieran una serie de requisitos como «establecer como mínimo dos trenes diarios descendentes y dos ascendentes que enlacen en las primeras horas de la mañana y las últimas

de la tarde con los correspondientes del Ferrocarril de Langreo que salgan y lleguen a Pola de Laviana»; y que se habilitaran «tres vagones como máximo» y que su «velocidad no pase de 8 kilómetros/hora»<sup>11</sup>. “La Campurra” cumplió a rajatabla esta exigencia y realizaba diariamente dos servicios de traslado de viajeros, que conectaban con el ferrocarril de Langreo de las 8 de la mañana y las 14:20 horas de la tarde. Durante el período estival, esta norma se flexibilizaba en los días festivos para favorecer el acceso de los vecinos a las zonas de recreo de los concejos altonalonianos, llevándose a cabo más servicios. La velocidad de “La Campurra” oscilaba siempre entre los 8 y los 10 km/h, lo que alargaba considerablemente los viajes. El precio del billete por persona entre Pola de Laviana y Rioseco rondaba, en sus inicios, la peseta. Cuarenta y siete años después de iniciar su andadura, esto es el 30 de octubre de 1968, se dio por clausurado el tramo, cuando tras el cese de las extracciones hulleras de Fradera, el trenillo no pudo sobrevivir sólo con el tráfico de viajeros, que ya usaban otros medios más cómodos, rápidos y asequibles como el autobús. Así pues, con “La Campurra” desaparecía el último tranvía a vapor interurbano de Asturias.

El tranvía efectuaba el recorrido entre Pola de Laviana y Rioseco, con un itinerario de unos 15 kilómetros en el que realizaba diversas paradas en los núcleos de población que mediaban entre ambas localidades. En 1925, el primer propietario quiso extender el trazado hasta el vecino concejo de Caso, en concreto hasta el pueblo de Socoballes (actualmente Coballes), tentativa que no fructificó. En 1953, el Ayuntamiento de Laviana suprimió la parada que el tranvía llevaba a cabo en pleno centro de la capital del concejo, lo cual motivó la reclamación de prácticamente todos los comerciantes de la villa, por los perjuicios que ello les ocasionaba y aduciendo éstos que tal parada estaba «establecida desde hacía más de 30 años»<sup>12</sup>.

El convoy tranviario que partía de Pola de Laviana se componía de una locomotora, vagones para el transporte de viajeros, una jardinera para el ganado, un furgón destinado a mercancías varias y un número no determinado de vagonetas para el carbón de las minas de Fradera, vagonetas que se desenganchaban del resto de unidades a la altura de La Curuxera y eran recogidas, cargadas ya de mineral, cuando “La Campurra” hacía el viaje de vuelta desde Rioseco. El tranvía llevaba en sus módulos personas y carbón, pero también útiles y herramientas que se precisaban en las explotaciones del grupo Fradera, así como ganado, madera, productos agropecuarios, diversos materiales destinados a las tiendas de los pueblos por los que cruzaba e incluso órdenes oficiales y hasta en algún momento las sacas del correo, si bien todo este tráforo de mercancías no se debía de hacer de un modo estrictamente reglamentado.

“La Campurra” provocaba un ruido estruendoso en su lento desplazarse por los raíles, que tenían una anchura de 650 mm. y que se asentaban, en su margen derecha, sobre el firme de la carretera. Un cronista local recoge de la siguiente forma, harto gráfica, el traqueteo del trenillo: «[perdía] trozos de sí mismo, tuercas, topes, [echaba] chispas como un volcán, [embestía] contra más de cuatro casas, [se volcaban] los volquetes del mineral, y cuando se cansaba de rodar por los raíles, se cruzaba en la carretera y aparecía al otro lado, como un pequeño ser antediluviano, agonizando y agonizante»<sup>13</sup>. La estampa característica del tranvía alimentó multitud de anécdotas y episodios curiosos, y dio pie a ripios como el siguiente:

«La máquina de Campurru  
atropellando a la xente  
llena la Pola de fumo  
y de chispes guapamente»<sup>14</sup>

La peligrosidad del tranvía, pese a la mínima velocidad que alcanzaba, quedó patente, no sólo en los descarrilamientos que les provocaban inconvenientes a los viandantes al atravesar el trenillo la arteria principal de la villa polesa (y ello a pesar del aparentemente buen estado de las vías férreas), sino también en las víctimas mortales y lisiados de los que “La Campurra” fue responsable: tres personas murieron atropelladas y varias sufrieron invalidez parcial.

“La Campurra” utilizó siempre alimentación mineral. En la locomotora trabajaban un maquinista, que se encargaba de la conducción y un fogonero, cuya misión era mantener la presión de la caldera, ya que en las máquinas de vapor, el que se genera en la caldera «es conducido a los cilindros que van montados sobre el bastidor. Los vástagos de los émbolos o pistones enlazan con las ruedas por medio de un sistema de biela-manivela, transformándose el movimiento rectilíneo alternativo de los émbolos en el de rotación de las ruedas»<sup>15</sup>. El cuadro de operarios que desarrollaban sus tareas en ruta lo completaba un factor.

Los casi cincuenta años de andadura del trenillo Laviana-Rioseco conocieron diferentes máquinas locomotoras; las primeras fueron germanas: «Las primeras máquinas que prestaron servicio fueron las nº 1 y 2, de nombres *Laviana* y *Rioseco*, encargadas directamente a la fábrica alemana Linke-Hoffmann Werke, de Breslau»<sup>16</sup>. Posteriormente, se adquirirían ejemplares procedentes de Suiza o Francia (las locomotoras *Vallcarca 1* y *Vallcarca 2*, compradas a la casa gala Delcauville<sup>17</sup>). Algunas de ellas eran adquisiciones de segunda mano, como la locomotora *Berango*, que fue adquirida a Altos Hornos de Vizcaya, o la llamada *MTM*, que procedía de la empresa Carbones Asturianos, o la locomotora nº 3, de fabricación suiza, de la que Javier Fernández López, director del Museo del Ferrocarril de



Asturias, dice que «fue utilizada por Regueral en las obras de construcción del Puerto de Pajares. (...) Con posterioridad fue usada por otros contratistas de obras públicas y posiblemente también por las del puerto de El Musel. En fecha desconocida esta máquina fue adquirida para servicio en el tranvía». El suministro de agua que precisaba la locomotora del trenillo se llevaba a cabo en las traídas existentes. Así, con fecha del 18 de noviembre de 1921, Cándido Blanco solicita permiso al jefe de Obras Públicas en el Principado, señalando que «tiene el proyecto de tomarla del arroyo Fuente de Fontalva, sito en Comillera de Arriba, concejo de Sobrescobio, por medio de una tubería de hierro de tres pulgadas de diámetro, que atravesará la carretera de Oviedo a Campo de Caso en el kilómetro 38, hectómetro 7, por la alcantarilla que allí existe»<sup>18</sup>. La locomotora tomaba también agua en El Condado, en el ecuador del trayecto.

La línea ferroviaria disponía en La Curuxera, a 3'60 km. del punto de partida, de unas cocheras, en las que se guardaban las máquinas que hacían el recorrido entre Tolivia-La Curuxera y Ribota-La Curuxera. En este punto (La Curuxera), una vía continuaba hacia Rioseco, mientras otras dos se bifurcaban hacia los yacimientos de carbón de Fradera en los grupos de Tolivia y Ribota, por lo que esas locomotoras no bajaban a Pola de Laviana ni subían hasta Rioseco. Uno de los ramales del ferrocarril carbonero, el que enlazaba la parroquia de Tolivia con la encrucijada de Curuxera, lo construyeron los nuevos empresarios. El 18 de agosto de 1930, Fradera S.A. solicita al Ayuntamiento licencia para «construir un ferrocarril para el arrastre de los carbones de sus minas sitas en Tolivia», e indica las obras que habrán de acometerse: «hacer un puente de paso superior del camino vecinal de Entralgo a Curuxera; un paso a nivel en el camino vecinal de Corredoria y un puente sobre un camino vecinal detrás del pueblo de Villoria y ocupación

del camino abandonado entre Villoria y San Pedro»<sup>19</sup>. La autorización emitida por el consistorio llevaba fecha de 22 de agosto.

Cementos Fradera S.A. sacaba el carbón «y una vez eliminada la piedra más gruesa lo enviaba a Barcelona sin lavar. Para ello utilizaba todo el vacío disponible del Ferrocarril de Langreo en los días festivos, lo transportaba directamente hacia el muelle de Gijón o Avilés, y lo embarcaba en sus propios navíos *Luis Caso Cobos* e *Indauchu*»<sup>20</sup>. Para el almacenamiento del carbón que diariamente se bajaba en “La Campurra” hasta Pola se utilizaban unos silos de cemento próximos al Ferrocarril de Langreo conocidos como “Las Tolvas”, catorce contenedores cilíndricos construidos en 1929 y todavía en pie, emplazados a la altura del kilómetro 30 de la antigua carretera C-635 de Oviedo a Riaño, sección de Oviedo a Campo de Caso. En los bajos e inmediaciones de las “Las Tolvas” se procedía a la reparación del tranvía cuando su funcionamiento así lo requería.

“La Campurra” y los elementos arquitectónicos que se conservan levantan acta de un tiempo y una actividad que se vincula irremediabilmente ya con el mundo de la arqueología industrial.

**José Luis Campal Fernández (RIDEA)**

---

<sup>1</sup> JOVE Y CANELLA, José M<sup>a</sup> (1927): *Topografía del concejo de Laviana*. Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal, p. 67.

<sup>2</sup> Archivo Histórico Municipal de Laviana.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo*, 2 de junio de 1919.

<sup>5</sup> SUÁREZ, Albino (1998): “Apunte”, en: *Alto Nalón/Temas de Asturias*, Pola de Laviana, n<sup>os</sup> 145-147, Julio-Septiembre, p. 39.

<sup>6</sup> Archivo Histórico Municipal de Laviana.

<sup>7</sup> Vid. RODRÍGUEZ, A. José (1993): *Retrato de un paisaje: El Alto Nalón*. Oviedo, Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias, colección “Aulas de la naturaleza”, n<sup>o</sup> 8, p. 79.

<sup>8</sup> *Ibidem*, nota 20, p. 70.

---

<sup>9</sup> JOVE Y CANELLA, José M<sup>a</sup> y Alonso, L. (1932): *Topografía médica del término municipal de Sobrescobio*. Madrid, Imprenta de Julio Cosano, p. 16.

<sup>10</sup> Tomado de VV.AA. (1999): *Asturias y el ferrocarril*. Gijón, Museo del Ferrocarril de Asturias. Otros escritores, como A. Suárez, dan reiteradamente la fecha del 1 de junio de 1920 como la de la puesta en funcionamiento del tranvía.

<sup>11</sup> Archivo Histórico Municipal de Laviana.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> SUÁREZ, Albino (1997): «Sobre “La Campurra”», en: *Alto Nalón/Temas de Asturias*, Pola de Laviana, n<sup>os</sup> 136-138, Octubre-Diciembre, p. 79. Albino Suárez es autor de varios artículos y reportajes sobre Cándido Blanco Varela y el trenillo de Fradera en los que recupera datos y aporta jugosas anécdotas que surcaron la geografía del devenir del popular tranvía de vapor. Vid., por ejemplo, el titulado “Hombres de Laviana. Cándido Blanco Varela, empresario” (*Alto Nalón/Temas de Asturias*, Pola de Laviana, n<sup>os</sup> 145-147, Julio-Septiembre de 1998, pp. 35-39), contribución sin firmar pero de su autoría.

<sup>14</sup> Recogida por OGANDO, J. B. (1987), en: *Alto Nalón*, Barredos, n<sup>os</sup> 30-31, Abril-Mayo, p. 127. La traducción castellana sería: “La máquina de Campurru [Cándido Blanco]/ atropellando a la gente/ llena Pola [de Laviana] de humo/ y de chispas ricamente”.

<sup>15</sup> GARCÍA QUIRÓS, Paz (1999): «El sistema ferroviario», en VV.AA.: *Asturias y el ferrocarril*, op. cit., p. 72.

<sup>16</sup> FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier (1990): «Las locomotoras del tranvía de Laviana a Rioseco», en: *Temas de Asturias*, Pola de Laviana, n<sup>os</sup> 58-59, Agosto-Septiembre, p. 5-6. Se ofrecen puntuales datos físicos relativos a las máquinas del tranvía: información sobre parrillas, longitudes y diámetros, cilindros, vaporización, tracción, velocidad, timbradas, etc.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 6.

<sup>18</sup> Archivo Histórico Municipal de Laviana.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> RODRÍGUEZ, A. José (1993): *Op. cit*, p. 78.