



¿Quién eres que por la cara no te saco?

ENRIQUE DESCALZO HUERTA: DE DESTILAR ESPLIEGO A CONDUCTOR DE «LA VENTURREÑA»

Autor Ignacio Latorre Zacarés

Tarde del 18 de junio de 2026 y quedamos a pegar la hebra con Enrique Descalzo Huerta, conocido por todos como chófer de «La Venturreña», pero que, en su ya dilatada vida, además de sus ires y venires con el autobús, nos tiene mucho que contar.

Lo primero que hace es comentar una fotografía en la que está trillando con toda su familia en Casas del Rey: abuelo, tíos, primos... Casas del Rey porque fue en esta bonita aldea donde nació allá por 1947, hijo de Hilario Descalzo Serrano y Aurora Huerta Haya, ambos también casarreños, así como sus abuelos paternos Enrique Descalzo y Remedios Serrano y abuelo materno Bonifacio Huerta. Su abuela materna, Fausta Haya, era de Casas de Pradas. Así que se puede considerar al entrevistado casarreño por los cuatro costados con gotas de casapreño.

Hilario, su padre, era agricultor a rento, sobre todo de cereal. Poco a poco y a medida de sus posibilidades iba comprando tierras, pocas. Como poseía carro, también hacía con su hijo Enrique algunos trabajos más como cargar cándalos de pino en Chozas Quemadas, cerca de la Casilla de Moya.

Acudió a la escuela en Casas del Rey con la maestra doña Asunción sólo unos tres años, hasta los 10 o 12 años, además, únicamente cuando no había que ganar el jornal a sarmentar, esrayolar o coger oliva, entre otras faenas agrícolas. Era necesario ayudar al sustento familiar y como él dice: «Íbamos a escuela a temporaíllas». Por eso, el certificado de estudios primarios lo obtuvo ya en Valencia y lo hizo para ser voluntario en el servicio militar en Sanidad en la capital.

Como siempre ha sido de gran envergadura, complexión fuerte y capaz, entre otras faenas era especialista en cavar hoyos para plantar viña. Labraba con macho desde los catorce años y barbechaba con dos caballerías y la rusá. También estuvo tres primaveras cortando pinos en la Casa Lo Alto, Cañá Grande y El Boquerón para un forestal de Venta del Moro que lo contrataba.

Pero una de las muchas faenas que realizó y que nos llama la atención por

su especialización era la que ejerció durante tres o cuatro años con su familiar Hilario Serrano: **destilar espliego**. Tenía unos dieciséis años por entonces, es decir, hacia 1963-1965. Nos cuenta cómo funcionaba esta pequeña industria agropecuaria que había en Casas del Rey bajo la dirección de Lucio Pardo. La destilación del espliego se realizaba en agosto, después de la siega y la trilla y antes de la vendimia, es decir, cuando había hueco. Entonces la gente se dedicaba a segar el espliego por las Derrubiadas. «No quedaba un haz de espliego sin segar, por eso al año siguiente estaba sano y verde y no como ahora que están medio secos». Pero no sólo venía espliego de la contornada, sino también de La Mancha y concretamente de Casasimarro, donde había como un depósito y cuando cargaban un camión lo llevaban a la aldea. Se pagaba a dos pesetas el kilo de espliego, así que era un aporte económico suplementario. Había picaresca y en estos camiones manchegos no era infrecuente que les metieran algunas losas de piedra entre la hierba aromática para que pesara más.

Empezaban a trabajar a las cinco de la mañana. Destilaban cerca donde ahora está la bodega de Neleman (antigua Cooperativa de Casas del Rey). La caldera estaba dividida en dos partes separadas por una rejilla: la inferior se llenaba de agua y la superior con el espliego ya pesado. Se sellaba con arcilla y se cerraba con tapa para impedir el escape de vapor durante la ebullición. Se cocía el espliego hasta que toda el agua se había evaporado. El vapor de agua que hervía en la caldera se mezclaba con los aceites esenciales evaporados del espliego y salía por el único espacio abierto: un tubo por la parte superior de la caldera, discurriendo por los serpentines de la balsa de agua fría por donde pasaba el vapor de la esencia de espliego que se licuaba y salía en forma de gotas primero y después ya en chorro. Por decantación se separaba el agua de la esencia. La caldera era muy grande y honda, ya que una parte estaba enterrada y poseía una capacidad de 800 kilos de los que se sacaban unos cinco litros de esencia. Se prendía fuego por abajo con el propio espliego ya destilado y seco que es la mejor leña para ello y el máximo aprovechamiento. La horca era la herramienta fundamental de los espigoleros.

Como no se podía dejar de trabajar, durante unos tres años faenó en la cooperativa de vino de Venta del Moro, a la que acudió el primer año andando todos los días y después ya en vespa.

Pero no era todo laborear y nos recuerda también las **fiestas y tradiciones** que se realizaban en Casas del Rey. Nos dice: «Eran muy buenas las fiestas con orquestas de tres músicos (acordeonista, saxofón y batería) en el baile de Carrasco y también había toros. Celebraban, y aún se sigue haciendo, el 20 de mayo al Corazón de Jesús y el 24 de septiembre a la Virgen de las Mercedes. Como quinto con Luis Navarro, Vicente «Colmena» y Julián Martínez recuerda una enramada muy bonita que hicieron el Sábado de Gloria. Fueron a cargar sabina a la Derrubiada y se trajeron también una madroñera. Hicieron el arco tradicional con cuatro palos forrados de sabina y cruzándolos con cañas. Pero, además, plantaron la madroñera en medio de la plaza de la Igle-

sia y sus madres compraron naranjas y mandarinas para adornarla. También como quintos cantaron los mayos a las mozas por las casas de la aldea. El mayo a la Virgen de las Mercedes y sus coplas, que se siguen cantando, lo entonaban la tía Marieta con su peculiar timbre y el tío Mario.

Nos relata cómo se realizaba la hoguera de San Antón, algo diferente a la manera actual. Después de comer, se juntaban unos cuatro o cinco carros con cuatro o cinco mozos por carro. Cortaban los pinos y formaban la hoguera a la que se pegaba «chista» a las 7 de la tarde. Rememora las muchas carretillas que se tiraban, ya que un fotógrafo de Valencia, Vicente Damián, que era familia suya, era muy aficionado y trajo durante muchos años la pólvora. No se cenaba comunalmente en la pira, sino que después de hacerlo en casa, la gente salía a echar la partida al bar y dar una vuelta por la aldea.

Y fue **futbolista**. En Casas del Rey había un equipo de aficionados, el pomposamente denominado «Imperial», para las fiestas propias y de otros pueblos: Casas de Eufemia, Los Marcos, Las Monjas, Casas de Moya... Los jugadores se trasladaban en el remolque del tractor del tío Pedrón. Y jugó, ya como federado, en el Venta del Moro como defensa y en el Jaragüense en que estuvo una temporada de portero porque les faltaba uno. Ahí jugaban varios casarreños que le animaron a hacer la ficha: Victorio Olmo, Luis Navarro, Joaquín Borja y Gonzalo Huerta «El Rubio». «De aquella temporada sigo teniendo muy buenos amigos en Jaraguas», nos dice.

Pero nos centramos ahora en la etapa por la que es más conocido Enrique: como **conductor de «La Venturreña»**,

«La Requenense» había quitado el servicio que se realizaba desde Requena y Jesús Cervera propuso hacer el servicio al ingeniero de tráfico de la época y les dejaron hacerla.

en la que trabajó veinte años desde 1972 a 1992. Con ese nombre de «La Venturreña» se denominó el servicio diario de autobús que la familia Cervera Salinas de la Venta, y concretamente Jesús «el Chato», realizaba uniando nuestros pueblos y aldeas con las pedanías de Requena, la propia Requena y Valencia. Se creó hacia 1953. Fue muy popular por el gran servicio que ofrecía como recuerda Ricardo García de Soldevila, maestro de Casas de Eufemia, en su libro *Estampas rurales de un maestro de aldea*. Era el único medio de transporte para muchas aldeas venturreñas y requenenses.

Su experiencia como conductor la inició sacándose el carné de segunda de coches en la misma Casas del Rey, donde el profesor era Julián Cervera Salinas a través de la Escuela Viejobueno de Cuenca. ¿Quién podría pensar que el carné de coche se podía sacar en una pequeña aldea? El carné de primera para camiones lo obtuvo en el servicio militar. Tras la «mili», Enrique estuvo con el tractor de la cooperativa del aceite de Venta del Moro un año para desfondar, hacer bar-

bechos y otros trabajos. Entonces se sembraba mucho. Fue su familiar Julián Cervera Salinas quien en 1972 le propuso que se sacara el carné especial para autobuses. Para ello se necesitaba tener una antigüedad mínima de un año en una empresa de camiones o autobuses. Esta condición la superó gracias a un certificado del propio Julián de que estaba como aprendiz en la empresa y con eso se fue a Cuenca y obtuvo en poco tiempo el carné.

Empezó en 1972 realizando el servicio escolar con un autobús Leyland inglés de volante a la derecha recogiendo alumnos en Los Marcos, Las Monjas y Casas de Pradas. En verano, cuando terminó el servicio escolar, pasó a ser cobrador en el autobús de la línea de Valencia, pero, de vez en cuando, le dejaba el autobús el conductor Pedro, de la localidad de Almansa, al que después sustituyó ya como chófer oficial. Jesús Cervera «el Chato» le ofreció que llevara la línea él, pues el conductor había marchado a otros pagos. El ya se veía medianamente preparado y aceptó la oferta.

Y así veinte años, hasta que se cerró, realizando el servicio diario de lunes a sábado, con las únicas excepciones de los domingos y festivos. A las 5:40 de la mañana partía desde Casas de Moya y pasaba y paraba en Casas del Rey, Venta del Moro, Casas de Pradas, Casa lo Alto, Las Monjas, Los Marcos (cuando había clientes), Casas de Eufemia, Los Duques, Campo Arcís, El Pontón, Requena, El Rebollar, Venta Mina (donde recogía pasajeros de Siete Aguas) y finalizaba en la estación de autobuses de Valencia, tras alguna parada como la Avenida del Cid. Por la tarde regresaba partiendo a las 6 de la tarde de la estación de autobuses de la capital y hacía el mismo recorrido, aunque algo más rápido, a pesar de que era en subida, pues se paraba menos y el servicio era más ágil. Hacia las 9 de la noche acababa el servicio diario en Casas de Moya.

En Casas de Eufemia estaba el paso más peligroso con la famosa calle estrecha donde debía realizar encaje de bolillos diario para poder pasar el autobús en curva en que casi se tocaban las cornisas de las casas. Una vez la rambla de la Esteruela a su paso por Casas de Eufemia iba

crecida por una tormenta grande y tuvo que retroceder kilómetros marcha atrás hasta el Molino del Risco, en el empalme con la carretera de Venta del Moro-Requena por Los Ruices.

Nos relata que era una línea de «conveniencia». «La Requenense» había quitado el servicio que se realizaba desde Requena y Jesús Cervera propuso hacer el servicio al ingeniero de tráfico de la época y les dejaron hacerla. La línea enseguida se hizo popular y tuvo mucho auge, pues hacían un servicio personalizado y cercano a la clientela del lugar. Digamos que eran muy flexibles haciendo constantes favores como parar a la gente donde querían. Nunca dejaban a nadie en tierra. Llegó a subir una vez en Semana Santa hasta 94 personas y aún subió a dos personas más que estaban en Cheste que le echaron el alto por haberles dejado en tierra el «Alsina». Ya fueron clientes para siempre. En aquellos tiempos dejaban estar de pie.

Y es que Enrique ha destacado siempre por su bonhomía, haciendo favores muchas veces sin pedírselos. Como ralentizar el autobús para esperar a clientes seguros que aún no habían acudido a la parada, como a la mujer de quien esto escribe los viernes que lo tomaba en Valencia. Ese fue uno de los éxitos de la línea.

Eran otros tiempos: sin autovías, ni GPS, ni limitaciones de velocidad. El primer coche fue un Pegaso de sesenta personas de 170 caballos y seis marchas que tenía que subir el Portillo de Buñol en tercera. Con ese modelo fue unos diez años. Después fue un Barreiros de 300 caballos de cincuenta personas y ya con televisor. Con éste llegaba a los 120 km/h cuando realizaba algún viaje por autovía. Había menos tráfico que ahora.

Iba sólo, sin cobrador. Recuerda algunos viajeros que utilizaron el servicio diario durante los veinte años como Mercedes y Carmen que lo cogían en El Rebollar para ir a trabajar a casas particulares de Valencia. U otros clientes diarios como el prestigioso cardiólogo Javier Haba Ejarque de El Rebollar que así hizo la carrera o el bodeguero Ernesto Cárcel de El Rebollar.



Familia de Enrique Descalzo trillando en la era de Casas del Rey



Hilario Descalzo, padre de Enrique Descalzo, labrando

La línea se cerró traumáticamente en 1992, tras avisarle: «hoy no salgas». No se pudo avisar a los clientes de que se había suspendido el servicio de «La Venturreña» y se quedarían esperando, nos dice. Al poco tiempo se inauguró la autovía y los viaductos que evitaban el pesado Portillo de Buñol, pero «La Venturreña» no lo llegó a conocer.

«¿Pero qué hacías desde las 9 de la mañana que llegabas a Valencia hasta las 6 de la tarde que volvías?». Pues, múltiples gestiones y recados. Estaba muy bien relacionado en ciertas instituciones. Por ejemplo, en la Federación de Fútbol donde con agilidad sacaba las fichas de los jugadores del Venta del Moro, Jaragüense, Campo Arcis... O las licencias de caza que obtenía en el Ministerio donde todos ya lo conocían. En Gobierno Civil pedía los permisos para los festejos de vaquillas y toros de la comarca. Una vez lo consiguió para los de Jaraguas en muy poco tiempo gracias a su influencia porque lo habían pedido sólo con dos días de antelación al evento. Pero Enrique «tenía mano» y era bien considerado en la capital. Además, por supuesto, también realizaba encargos privados.

Tras el cierre de «La Venturreña» en 1992, prosiguió su vida como conductor en líneas escolares y en viajes variados. En su última etapa, ha sido conocido por conducir y organizar viajes al extranjero, sobre todo a París, donde ha realizado unos cuarenta viajes sin necesidad de guía desde 1995 que empezó. No era necesaria la publicidad, sólo con el «boca a boca», llenaba los viajes. A pesar de no saber una palabra de francés, se movía por la capital francesa sin necesidad de ayuda. También realizó tres viajes de autobús a Italia, dos a la Selva Negra, a Londres, Viena, Praga, Países Bajos... En Italia se le complicaba la cosa, «las pasaba canutas»

nos dice, pero sólo contrataba guías de mañana o tarde en las principales ciudades (Roma, Venecia, Florencia). Ya jubilado, se daba de alta temporalmente para organizar el viaje y conducirlo. Los excursionistas hacían bien la ida o la vuelta en autobús y el otro traslado en avión. El viaje en autobús hasta destino era de dos días con su escala. Y así hasta los 70 años.

Lo que iba ganado en su vida de conductor lo iba invirtiendo en la compra de viñas que sigue trabajando, aunque ya un poco como puede, pues ha tenido en los últimos tiempos un achaque de salud, felizmente superado con plenitud.

Enrique se casó en 1977 con María Luisa Montés de Los Marcos tras una bonita historia de cortejo a la antigua. Cuando hacía el servicio escolar Enrique paraba el autobús en la propia casa de los que iban a ser sus suegros, momento que aprovechaba María Luisa para ir a por agua a la Fuente. Y una cosa llevó a otra y pasó a la casa en las fiestas de Los Isidros de Los Marcos. A partir de ahí, a los marqueños los llevaba hasta la propia aldea, donde no había parada. Así han formado una entrañable familia en Venta del Moro donde han tenido a sus hijos Álvaro, María Luisa y Sara que les han regalado cinco nietos: Pablo, Mario, Valentina, Jimena y Bianca.

Y así terminamos esta charla con el bueno de Enrique, querido por todos los venturreños y de otros lares que han usado sus servicios y gozado de su simpatía y amabilidad. Gracias que transmite también el que esto escribe como cliente de «La Venturreña» hasta que conseguí el carné de conducir. ¡Cuántos fines de semanas me has llevado al pueblo!