

UNA MIRADA AL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE CAIBARIÉN

Rita María Argüelles

Se describen las condicionantes socioeconómicas de la ciudad de Caibarién desde su fundación hasta las primeras décadas del siglo XX, asociadas al nacimiento y crecimiento de la industria, como base para su desarrollo y las implicaciones urbanas y arquitectónicas que esto trajo como consecuencia.

Además se muestran aquellos ejemplos que han sobrevivido al paso de los años y se han convertido en exponentes del patrimonio industrial caibarienense como la estación de ferrocarriles, los almacenes Rodríguez Cantera, Rodríguez y Viña, La Mambisa, el ingenio Dolores y la Tenería Cazabón Genín y Cia.

Palabras clave: patrimonio industrial portuario, Caibarién.

It describes the socioeconomic conditions of the city of Caibarién from her foundation to the first decade of the XX century, associate to the born and increase of the industry, as base for the development and the architectonic and urban implications that this bring in as consequences.

Also it show some examples that has survive at the pase of the years and they has being convert in exponents of the industrial patrimony caibarienese like the train station, the Rodriguez, Viñas and Rodriguez Cantera depository, La Mambisa, the sugar plantation Dolores and the tannery Cazabón Genín y Cia.

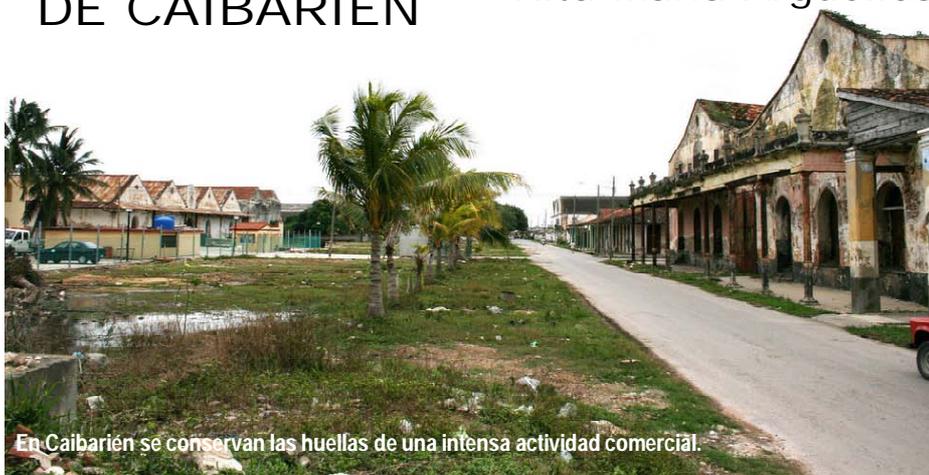
Key Words: industrial port patrimony, Caibarién.

RITA MARÍA ARGÜELLES OTERO:

Arquitecta. Doctora en Ciencias Técnicas. Profesora Titular, Departamento de Arquitectura, Facultad de Construcciones. Universidad Central Marta Abreu Las Villas, Santa Clara, Cuba.

E-mail: rita@uclv.edu.cu

Recibido: junio 2008 Aceptado: marzo 2009



En Caibarién se conservan las huellas de una intensa actividad comercial.

DESDE SUS INICIOS Y DURANTE SU PRIMER SIGLO

Aunque las primeras referencias de Caibarién datan de 1513, a partir del siglo XVIII los remedianos se percatan de las buenas condiciones de la bahía. Se habilita el puerto en 1819 en clase menor, lo que trae aparejado el crecimiento y la elevación de la jerarquía de este en detrimento de Remedios como cabecera. En 1820 se demuele la hacienda de Caibarién para edificar la Villa. En 1829 es clausurado el embarcadero de Tessico, y en 1830 se inicia el expediente de formación del pueblo y queda fundado definitivamente el 26 de octubre de 1832. Su economía se basó en las exportaciones, lo que propició el establecimiento de las comunicaciones férreas y la construcción de muelles y almacenes.

Al igual que otras ciudades cubanas surgidas en el siglo XIX reciben el influjo de la tradición y el de las normativas modernas neoclásicas, teniendo como característica de su trama urbana la cuadrícula, aunque el desarrollo arquitectónico era incipiente, predominando las casas que empleaban tablas o embarado y guano, y en menor cantidad de mampostería y tejas

Hasta los años cuarenta del siglo XIX Remedios no abrió sus puertas al influjo renovador de la industria azucarera,¹ y Caibarién comienza su desarrollo cuando los productores inician la plantación azucarera; esto se refleja en el importe de las operaciones portuarias. Esto se acrecienta con el establecimiento del ferrocarril. En 1851 se importa una locomotora y se abre la primera línea férrea entre Remedios y Caibarién, fecha clave para el desarrollo azucarero de la zona y el auge del puerto; "... la pequeña inversión ferroviaria remediana demostró muy pronto su utilidad como estímulo para la economía local"² y trajo por consecuencia que los valores exportados por Caibarién en los años sucesivos crecieran en casi un 300 %. Además, en 1857 se construyen seis muelles y su economía se beneficia producto de la caída del mercado azucarero en Luisiana, Estados Unidos, convirtiéndose este en el principal importador de azúcar mascabado de la región.

El desarrollo económico se reflejó en el crecimiento urbano. La ciudad se extiende al este y al sur, ocupa los mejores terrenos y evade los cenagosos, hacia el norte también crece, pues agrega sobre el mar una franja de relleno que más tarde serviría de asiento a las grandes instalaciones portuarias; mientras, en la costa de Parrado se ubicaban instalaciones menores, como varaderos, zonas pesqueras y viviendas.

A partir de los años 1860-65 y hasta aproximadamente 1905-1910 la economía caibarienense se afianza, se nota un auge constructivo y económico basado en el comercio y, en menor, escala la industria, lo que manifiesta en las nuevas inversiones efectuadas en la ciudad. Se fundan instalaciones fabriles, como la Gran Fábrica de

Curtidos, Pielés y Charol Cazabón, Genín y Cía (1860), que llegó a convertirse en la segunda de América, y el astillero de D. Hipólito Escobar. En 1870 se construyen grandes almacenes de azúcares y muelles a los que tributan los centrales de la región y "... se constituyeron después de diversas transformaciones los almacenes de azúcares, lanchajes y consignatarios de buques M. López y Cía. (...) Los centrales que abarcan son Carmita, Fidencia, Reforma, San Pablo y Zaza..."³ En 1863 se prolonga el ferrocarril, se inician las comunicaciones cablegráficas con Remedios (1861), se habilita el correo (1868), y se trasladan hacia Caibarién la Comandancia Militar y la Aduana, que radicaban en Remedios (1864).

El dueño del ingenio Zaza une directamente su fábrica a través de un ferrocarril de vía estrecha con el puerto (1878), ello favorece el comercio portuario al arribar los azúcares de grandes ingenios, como el Zaza, San Agustín, Adela, Altamira y otros. Aumenta su zona tributaria y se suma definitivamente a las zonas portuarias como Sagua y Cienfuegos, que contaban con el trinomio **azúcar-puerto-ferrocarril**. La vía férrea le otorgó importancia, además de servir de acceso a los productos agrícolas desde la zona de Dolores. Esto, unido a que la empresa de ferrocarriles pasó sus talleres y administración al puerto, convierte a Caibarién en el centro comercial de la región, a la vez que beneficia el establecimiento y consolidación de casas comerciales, y genera una considerable población flotante, dada por el movimiento mercantil. El ferrocarril también determina el trazado urbano; al inicio las vías se introducían en el pueblo, pero al obtener Caibarién el título de Villa en 1873 y el de Municipio en 1879, se trasladan hacia el oeste donde se establece un amplio patio ferroviario, que sería el asiento de la estación Argüelles en 1886.

Otros acontecimientos de interés fueron: la fusión en 1890 de las compañías de vía ancha y vía estrecha, denominadas de Ferrocarriles Unidos de Caibarién; la extensión de la vía férrea hasta Camajuaní, que permite la comunicación directa con La Habana, y en ese mismo año, el establecimiento de la primera línea de vapor a Nueva York.

Entre 1885 y 1890 se considera a Caibarién como "... uno de los mejores puertos de la costa norte de Cuba, contaba ya en esa fecha con más de diez mil habitantes, unos ochocientos edificios entre casas de viviendas, almacenes de comercio y muelles y comprendía los cuarteones de Caibarién, Tessico, La Loma, Punta Brava, Santa María, Cayo Conuco y Cayo Francés que es su puerto natural, era punto de partida del ferrocarril que se denominaba de Caibarién a Sancti Spíritus..."⁴ En 1894 se constituye la Empresa Unida de Ferrocarriles de Cuba, y en 1904 se construyen la carretera a Remedios y una vía directa a la capital a través de Placetas.

Caibarién casi no se afectó con las guerras independentistas. En el sesenta y ocho fue sede de la Comandancia General de Las Villas Orientales, al estar compuesta la población por gran cantidad de españoles y producirse el desembarco de tropas por su puerto. Si, "... Remedios constituía el núcleo principal de la oligarquía criolla contribuyendo a la causa de la independencia, con gran número de hombres, quienes fueron deportados y perseguidos (...) en Caibarién se agrupaba la nueva clase dominante convirtiéndolo en su feudo y solicitando ventajas de tipo administrativo".⁵ Tampoco la Guerra del 95 tuvo grandes consecuencias para la ciudad, de un total de cuarenta y nueve fincas rústicas solamente se abandonaron dos y la recuperación de la burguesía local fue rápida.

En Caibarién se manifiesta un incremento de la economía en un lapso que abarca de 1905 a 1910, siendo significativo el ascenso de los valores medios de exportaciones e importaciones. Sin dudas, el auge económico de Caibarién se produce a partir del último cuarto del siglo XIX, cuando se independiza de Remedios y comienza una carrera que llega a la cúspide en la década de los veinte del pasado siglo. El período comprendido entre 1905-10 y 1930 coincide con el de mayor desarrollo económico del país y constituye la época de mayor florecimiento para la ciudad. En Caibarién se produce un ascenso significativo de las exportaciones, a pesar de la caída de los precios en 1920, y solo se evidencia un brusco descenso solo a partir de 1930, Este esplendor económico se manifiesta a través del aumento de las inversiones en el comercio y la industria, y el incremento constructivo.

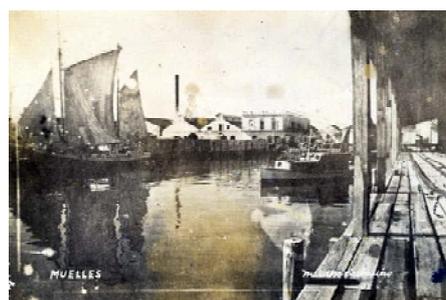
Las comunicaciones de todo tipo continuaron extendiéndose; se culminan el tramo de vía estrecha a Yaguajay y la carretera a Zulueta (1913), se instala una ruta de



Línea férrea caibariense.



Fábrica de curtidos, pieles y charol.



Muelles de caibarién. Foto de archivo.



Almacenes del puerto.

¹ Carlos Venegas: *Dos etapas de colonización y expansión urbana*, Ed. Política, La Habana, 1979, p. 80.

² Oscar Zanetti y A. García: *Caminos para el azúcar*, Ed. de Ciencias Sociales, La Habana, 1987, p. 61.

³ Ver: *Las Villas - Álbum-Resumen ilustrado*. Imprenta La Milagrosa, Habana, 1941.

⁴ *Las Villas - Álbum-Resumen Ilustrado*. Op. cit.

⁵ Carlos Venegas Fornias: *Op. cit.*, p. 100.

ómnibus urbanos a Punta Brava (1925), se repara la carretera entre Remedios y Caibarién (1928), se logra el intercambio telefónico por medio de un cable submarino con Cayo Francés (1906), y se establece el de larga distancia (1913). La ampliación de la zona tributaria del puerto propicia que en 1911 la Aduana ocupe el quinto lugar en el país, por concepto de recaudación, y llegue en los años veinte al cuarto lugar.⁶

Se edifican la planta eléctrica, que suministró energía a Caibarién y Remedios (1911), y el acueducto de Bartolomé (1917), que abastece de agua a la ciudad. Se crea la primera brigada de bomberos (1909) y algunas industrias: la fábrica de tabacos (1910), la de bastidores (1912), la de mosaicos y materiales de la construcción (1913) y se establece el alumbrado público con aceite de carbón. La Aduana pasa a manos norteamericanas, que invierten recursos en la mejora de las instalaciones portuarias como la construcción y ampliación de almacenes de azúcares, exportadores de cera y mieles (1915) e importadores de víveres (1923).

El siglo XX representa el florecimiento de la economía caibarienense. La construcción de viviendas se incrementa de forma notable, y la especulación de la tierra es tan fuerte que llegan a parcelarse y venderse varias hectáreas de terreno ocupadas por el mar, las edificaciones crecen hacia el este y el sur, y comienza a fabricarse en Punta Brava, en que los terrenos eran más baratos al ser más bajos.

A partir de 1920 decae súbitamente el precio del azúcar, y se transita de la época conocida en el país como **vacas gordas** a la de las **vacas flacas** con una disminución de las exportaciones, que caen de forma abrupta a partir de 1930. Comienza una etapa de decadencia para Caibarién. Hay factores particulares que agravan esta situación: la poca diversificación de productos exportados por el puerto, la ampliación del servicio ferroviario y automotor,⁷ "...las más importantes ciudades de Cuba quedaron ligadas al puerto de La Habana por la Carretera Central. El intenso tráfico de cabotaje del siglo XIX desapareció casi definitivamente, las ciudades interiores crecieron a costa de las portuarias",⁸ el bajo calado del puerto encarecía los fletes al necesitar embarcaciones intermedias para el traslado de las mercancías, y la competencia que representó el auge del puerto cienfueguero. La principal consecuencia que se manifestó de esta crisis, fue el descenso de los valores de derecho de aduana, ocurre de forma similar con los valores de las importaciones y las exportaciones. No obstante, Caibarién mantuvo su actividad comercial, aunque en menor cuantía y se ejecutan algunas construcciones vinculadas a funciones productivas como el edificio de la Cía. de Maderas (1932).

ESTACIÓN DE FERROCARRILES

El ferrocarril caibarienense data de 1851 cuando se importa una locomotora y se abre la primera línea férrea entre Remedios y Caibarién. El edificio construido en 1929 para Estación de Ferrocarril, se ubica al extremo oeste del pueblo. No es el primer ejemplo de estación de ferrocarril existente en la ciudad, pues antes existió una muy próxima a esta hacia su derecha, y allí estuvieron sus restos hasta hace relativamente poco tiempo. Al final de la calle Goicurúa, llegando al puerto, según planos del 1901 existió otra estación de la que hoy no quedan huellas.

Este edificio de influencia neocaliforniana, se entremezcla con elementos del ecléctico que se manifiesta paralelamente en ese momento en Caibarién. Esta influencia llega por la cercanía del puerto a los Estados Unidos y el establecimiento de relaciones comerciales. Uno de los elementos más significativos de su fachada lo constituye su cubierta compuesta por prismas triangulares interceptados, terminados con tejas francesas, los cuales brindan volumetría y riqueza formal al edificio, el interior se encuentra revestido por tabloncillos. En el portal la viguetería de madera a vista queda tapiada por una guardamalleta y se apoya en tornapuntas sencillos de madera. Al centro un frontón mixtilíneo remata la fachada. Posee pilastras rectangulares lisas adosadas al paramento, así como vanos exteriores alineados y adintelados. La carpintería tanto de puertas o ventanas, son de tableros con cuarterones y lucetas en la parte superior, sobre estas se sitúan rejas de hierro forjado de sobria decoración. La distribución planimétrica se muestra compacta, con una nave rectangular y otras cuadradas a ambos lados. Su estructura es de muros de ladrillos y cerchas de madera con pernos de hierro.

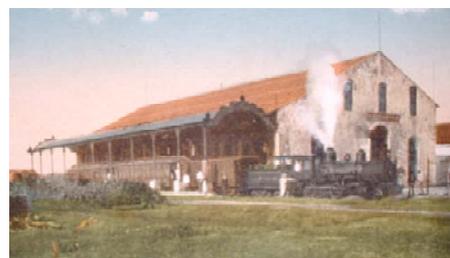
Planta Eléctrica.



Brigada de bomberos.



Maderas linares.



Estación de Ferrocarril, 1929.



Estación de ferrocarril en la actualidad.



Almacenes Rodríguez Cantera.

ALMACENES RODRÍGUEZ CANTERA

Ubicado en la Calle Hipólito Escobar se encuentra el Almacén Rodríguez Cantera (hoy Edificio del INRA). Su fundación data de 1899 con el nombre de Sociedad R. Llamas y Cia. en una finca urbana formada por dos solares modernos marcados con los números 24 y 26 de la calle de Escobar (antes Marina). Don Fructuoso Pérez Laredo, le vende la finca antes mencionada con todas sus pertenencias y anexos a la Sociedad Mercantil domiciliada en Caibarién. Bajo la razón social de Rodríguez Cantera y Compañía, inscribe a su favor el dominio que adquiere sobre la finca de este número por título de compraventa el 27 de julio del presente año, firmada el 28 de agosto de 1905.⁹

Es un ejemplo de vinculación de la industria con el contexto urbano y arquitectónico, gran casa comercial dedicada desde sus inicios al giro de víveres al por mayor. Al cabo de unos años llegó a convertirse en uno de los mejores y más sólidos almacenes de víveres al por mayor con el nombre de sociedad Rodríguez & Cantero y Cia.

El edificio actual fue construido en 1922 ocupando dos solares al norte de la manzana, conformado por dos niveles. La primera planta tiene forma rectangular, presenta tres naves con galería intercalada y estructura de ladrillos con columnas de hormigón, así como cerchas metálicas con monitor y piso hormigonado. Su fachada es apaisada compuesta por grandes vanos enmarcados en sus laterales por grandes pilastras con capiteles jónicos que se elevan hasta el friso y presenta decorados en su porción superior. El remate se decora con una cornisa moldurada en forma de alero con dentículos en su parte inferior, y se apoya en elementos en forma de canes, sobre ella yace un pretil corrido compacto, sin decoración, que se extiende en toda su longitud. Toda la fachada se encuentra marcada por hendiduras horizontales semejando sillares. El vano principal se encuentra peraltado y presenta una especie de escudo. Los vanos del primer nivel son adintelados y los del segundo nivel presentan antepechos de balaustre en forma de carrete. Las ventanas son francesas de tres paños de madera y cristal, las puertas son de tableros con cuarterones.

La primera planta tiene forma rectangular, presenta tres naves con galería intercalada y estructura de ladrillos con columnas de hormigón, así como cerchas metálicas con monitor y piso hormigonado. La segunda planta tiene forma de tira, ocupando todo su espacio con oficinas que se organizan a lo largo de un pasillo. Hoy en día este edificio funciona como taller, siendo uno de los mejores conservados de la zona portuaria de Caibarién.



Ingenio Dolores.

INGENIO DOLORES

Sus primeras referencias datan de 1854. El Ingenio poseía más de docientas caballerías y entre ellas hermosos palmares y cafetales. En 1894 su propietario lo convierte en central luego de una inversión de capital, pero no llega a moler debido a que Don Juan González Abreu juró que si los cubanos ganaban la contienda del 1895 su central no molería más y así fue. Esta finca pasa manos de Diego Abreu nieto del antiguo propietario y luego de una sucesión de administradores llega a manos de Roberto Cárdenas y de su padre Raúl Cárdenas. En 1940 Roberto Cárdenas distribuyó los terrenos a los arrendatarios. En junio de 1954 se extrajo su máquina y se vendió al Japón después de la Segunda Guerra Mundial para metralla.

La casa del ingenio fue construida en 1872, con muros de mampostería y cubierta de madera preciosa y teja criolla; planta casi cuadrada, patio claustal con corredores cobertizos y columnas de sección cuadrada ochavadas, paramentos de mampuestos, portal de tejas que apoyan en columnas piramidales, puerta central y otras varias de cuarterones y tornería sencilla, vanos adintelados y de medio punto, algunos con derrames, careciendo de cubierta la segunda crujía. El Fuerte y La Torre fueron añadidos a la planta de la casa, el Fuerte con techo en bóveda cónica con aspilleras; la Torre de cuatro secciones con óculos y vanos con herrería, construida para vigilar a los esclavos. Esta contaba con una escalera de caracol de madera para acceder al campanario, que marcaba el comienzo y fin de la jornada, también se dice que en ella funcionaba un heliógrafo para comunicarse con la torre de la Iglesia en la Villa. Esta torre, junto a la Iznaga en el Valle de los Ingenios de Trinidad son de las más importantes de la región central. En 1941 se restauró totalmente la casa, con todas las puertas de caoba torneadas y talladas. En 1959 la casa estaba intacta y al paso de algunos años comenzó a derrumbarse progresivamente.

ALMACÉN RODRÍGUEZ Y VIÑA

Este inmueble¹⁰ constituye uno de los mayores patrimonios de arquitectura industrial que hoy conserva la ciudad de Caibarién. Construido en el siglo XIX alrededor del año 1893, ya aparece ubicado en los planos del puerto realizados en el 1901. Se compone de cuatro naves con galería central que ocupa todo el solar de los llamados marítimos. Construido con la técnica de mampuesto con rafas de ladrillos apantillados insertadas en ellos, presenta una estructura de cubierta con cerchas metálicas remachadas, apoyadas sobre soportes metálicos, el piso se elevaba sobre el nivel del terreno para que

⁶ José L. Pérez: M. Parrado y P. Chávez: *Historia del centro de trabajo*, Aduana de Caibarién 1843-1981, s.p., Inédito.

⁷ El Gobierno de Gerardo Machado inicia en Cuba una política de obras públicas encaminadas a la construcción de carreteras que duplicaban el trazado de las vías férreas. Ver: Oscar Zanetti y Alejandro García: *Op. cit.*, p. 386.

⁸ Roberto Segre y Joaquín Rallo: *Introducción histórica a las estructuras territoriales y urbanas de Cuba 1519-1959*, ISPJAE, Habana, 1978, p.100.

⁹ Tomo: 15, Folio: 82, Finca: 401, Inscripción: 5ta. Registro de la Propiedad de Caibarién.

¹⁰ Machado Jean M. y Alay Aguiar: "Guía de Arquitectura para Camajuaní, Remedios y Caibarién". Trabajo de diploma, tutor: Rita Argüelles Otero, UCLV, Facultad de Construcciones, Departamento de Arquitectura, curso 2004-2005.



Almacén Rodríguez y Viña.



Almacén Rodríguez y Viña en la actualidad.



Almacén La Mambisa.



La tenería.



Imagen del puerto de Cibirién.

la mercancía que este almacenaba se mantuviera seca, fresca y ventilada. Construidos de un entramado de vigas, pilotes y tablonos de madera dicho entresuelo se fabricaba independiente de la estructura.

Su fachada sur se orienta a la calle Hipólito Escobar (calle No. 4) rematada por cuatro frontones con óculo en forma oval y lucetas de cristal, al centro la galería con cubierta en forma de arco, además se compone por cuatro portones rematados en arcos de medio punto, el alero está conformado con cerchas metálicas y bordea todo el perímetro de la fachada sur, oeste y norte, el portal es de losas de capellanía. La fachada norte posee siete puertas de hierro con arcos de medio punto en el primer nivel, y en el segundo trece vanos rectangulares con puertas de dos secciones con lucetas en su parte superior, y paños de persianería francesa, además contaba con un balcón corrido que hoy en día ya no existe.

ALMACÉN LA MAMBISA

Construido en el siglo XIX entre 1860 y 1870, constituye un tesoro de la arquitectura portuaria caibariense, dedicado al almacenaje de azúcares, lanchajes y exportación de mieles y cera con capacidad para ciento veinte mil sacos de azúcar de trece arrobas. Este almacén está compuesto por dos naves con galería al centro con una estructura de madera de cerchas biarticuladas sostenidas sobre cuatro pies derechos unidas por tirantes, cargaderas y tornapuntas con pendolón al centro de cada una; la cubierta es de viguetería y tablazón de madera con un entresuelo de madera para mantener seca, fresca y además, ventilada la mercancía. Presenta un portal compuesto por arcadas en sus fachadas norte y oeste, que se apoyan en columnas toscanas de sección rectangular, característica esta que toma del contexto urbano de la ciudad y lo asimila para vincular su función industrial-portuaria con las soluciones arquitectónicas imperantes en el poblado. Su fachada sur se ubica en la calle Hipólito Escobar, esquina con Máximo Gómez; rematada por dos frontones con óculos ovales que se encuentran cegados. También es de destacar el alero de tejazoz de dos hiladas combinado con sardinell en su porción superior, lo cual constituye uno de los escasos ejemplos que existen en la ciudad de Caibarién. En la fachada norte deja ver un entresuelo de vigas de madera que sobresalen de esta y conforman un balcón corrido en voladizo con rejas de hierro, sus muros son de mampuesto con rafas de ladrillos y su cubierta presenta actualmente una combinación de teja francesa, criolla y planchas de zinc galvanizado.

TENERÍA

Las primeras referencias sobre la tenería Genín datan del año 1860.¹¹ Rústica casa de techo de guano, ubicada en el lugar que hoy ocupa la plaza, cercano a los cayos y áreas del litoral, principal zona abastecedora de hojas de platabán y de cáscara de mangle que molida eran el elemento básico para la curtición de las suelas de la época. En 1873 se traslada a una casa de madera y tejas situada en la esquina de las calles Jiménez y Alonso. En 1910 se traslada al lugar que hoy ocupa en la carretera de Caibarién a Remedios. Esta edificación, aunque también de madera y tejas, ofrecía el aspecto de una industria en desarrollo. Fue en este lugar donde, con la adquisición de las primeras máquinas de descarnar y dividir y el inicio de la curtición al cromo de la piel rompe roca, se inició la tecnificación mecánica de esta empresa. En 1930 tienen gran éxito con la fabricación de las renombradas suelas especiales **AA** y **Prima** para zapatos de señora y **DD** para calzado de hombre. El triunfo obtenido por la calidad de sus pieles los llevó en los años de 1943 a 1950 a una producción de ochocientos mil pies mensuales con la aplicación de los nuevos avances tecnológicos combinados con la mecanización y automatización más modernos.

En la actualidad quedan algunas de las maquinarias empleadas en la producción procedentes de Estados Unidos: **la máquina de lijar Futton**, con cincuenta y siete años que sirve para rectificar y obtener buen acabado, **la Máquina satinadora Sheridam**, con sesenta y cuatro años, para enmascarar los defectos del acabado, **la máquina Masón**, de cincuenta y siete años, para pintar los cueros y **la Shering** con cincuenta y nueve años para exprimir los cueros. **máquina de calibrar Tranín**, norteamericana, sirve para calibrar los cueros y llevarlos a un espesor uniforme.

¹¹ Juan Emerjo, Freire Sánchez: "Desarrollo de la Industria Tenera en la ciudad de Caibarién". II Coloquio Latinoamericano: Rescate, Preservación y Uso del Patrimonio Industrial, La Habana, 1998.