

PRÓLOGO: HA PASADO UN ÁNGEL

«Aquel puerto marítimo mitad real, mitad imaginado.»

No siempre consigo visualizar Trieste. ¿Quién puede? No es una de esas ciudades emblemáticas, presentes al instante en la memoria o en la imaginación. No ofrece ningún monumento inolvidable, ninguna melodía universalmente conocida, tampoco una gastronomía inconfundible, apenas algún personaje autóctono. Es un puerto marítimo italiano, maduro en esencia y de tamaño medio, con una personalidad difusa desde un punto de vista étnico y una historia confusa, próspero únicamente a intervalos, escondido en el rincón superior derecho del mar Adriático, y con tal carencia de las características propias de Italia que, en 1999, alrededor de un setenta por ciento de los italianos —según señalaba una encuesta— ni siquiera sabía que estaba en Italia.

Hay momentos en mi vida, sin embargo, en los que Trieste se presenta con tal exactitud en mi inconsciente que, dondequiera que esté, me siento transportada hasta allí. Es una sensación comparable a esos instantes arcanos de quietud que en ocasiones interrumpen una conversación absolutamente banal, en los que se dice que ha pasado un ángel. Quizá con un origen bíblico

—¿es posible que esté vinculado a la crucifixión?—, dice la tradición que tienen lugar diez minutos antes de la hora en punto, y resulta curiosa la frecuencia con la que así sucede.

Para mí, a menudo significan Trieste. Desde la primera vez que la visité siendo un joven soldado al término de la Segunda Guerra Mundial, esta ciudad, extrañamente, me ha perseguido. A pesar de todo lo que ha ocurrido en Trieste, por mucho que cambie, por muchas veces que vaya de visita, los sentimientos que después de medio siglo se agitan en mi interior se han mantenido inalterables, y en esos momentos de súbita quietud no vuelvo simplemente a visitar el lugar, sino que me reexamino también a mí misma. Cuando el reloj marca menos diez y el mensajero invisible revolotea sobre mí, me descubro a solas en el paseo marítimo de Trieste, tal y como sucedió hace tanto tiempo, con el mismo aspecto que siempre ha tenido para mí.

El Adriático es azul y silencioso, no sopla el más mínimo viento. Al otro lado de la bahía se alza un pequeño castillo de color blanco, y las colinas de alrededor son ásperas. El sol brilla, pero no de un modo radiante. Un remolcador de pronto atraviesa el puerto; en algún lugar se advierte el sonido metálico de un tren; un pequeño barco de vapor escupe humo; a lo lejos toca una banda de música y alguien silba un fragmento de Puccini (¿soy yo?). Los ostentosos edificios que se alinean a lo largo de la orilla, punzantes y con pináculos rebosantes de simbolismo, parecen estar desiertos, como en una siesta, y en el borde del muelle un solitario pescador de caña está sentado, encorvado e inmóvil, con un flotador que nunca se balancea. Las banderas ondean lánguidas. Un tranvía espera la llegada de pasajeros. El mismo interludio angelical que se produjo en mi casa de Gales parece haber alcanzado también Trieste.

Mi reacción ante cualquiera de estas escenas no resulta exultante, pero tampoco desesperanzada. Siento nostalgia, pensamientos tristes sobre la edad, la duda y la desilusión cruzan mi mente, pero no estoy infeliz. Me siento bien acompañada y con una añoranza indeterminada (lo que los galeses llaman *hiraeth*). El *pathos* forma parte de ello, pero de una manera lírica a la que soy sentimentalmente susceptible, y al mismo tiempo me excita una insinuación de deseo sensual. ¡El encanto de la desaparecida consecuencia, la muerte de los amigos, el desguace de las grandes embarcaciones! En suma, siento que este opaco puerro de mi imaginación, tan lleno de dulce melancolía, no solo ilustra mis emociones adolescentes del pasado, sino también las inquietudes que me han perseguido toda la vida. Lo llamo el efecto Trieste; como si durante un breve instante proverbial me hubiera escapado del tiempo a ninguna parte.

No soy la primera en asociar la ciudad con ninguna parte. El dramaturgo vienés Hermann Bahr, tras llegar allí en 1909, afirmó sentirse suspendido en la irrealidad, como si no estuviera «en ninguna parte». Trieste es un tipo de lugar sumamente subjetivo, y a menudo inspira tales fantasías. Quien nunca ha estado allí por lo general no sabe dónde está. Los visitantes tienden a marcharse desconcertados y, de vuelta en sus hogares, la recuerdan con una vaga sensación de misterio, como si no hubieran sido capaces de entenderla del todo. Los que mejor la conocen a menudo suelen contemplarla en sentido figurado, no simplemente como una ciudad sino como una idea de ciudad, y parece ejercer una particular influencia en quienes poseemos cierta debilidad por la alegoría (es decir, tal como expresó en cierta ocasión el austriaco Robert Musil, quienes suponemos que todo tiene un significado mayor que el que en verdad se podría reivindicar).

La propia situación geográfica de la ciudad resulta muy sugerente. Siempre parece estar en un doblez del mapa, encajonada en una esquina. Una estrecha franja costera, jamás superior a unos pocos kilómetros de ancho, es todo lo que la conecta con el conjunto de Italia. El resto se encuentra íntegramente rodeado por territorios eslavos: la frontera con Eslovenia dista ocho kilómetros del centro de la ciudad; Croacia comienza dieciséis kilómetros al sur; Serbia, Bosnia-Herzegovina y Hungría están a tan solo un día de distancia. Trieste recuerda a un asentamiento peninsular, situado sobre un cordón litoral que se adentra desde Europa occidental hacia el mar de los Balcanes. «El último suspiro de la civilización», pensó Chateaubriand en 1806, «expira en esta costa donde da comienzo la barbarie».

Desde un punto de vista orgánico, se encuentra igual de aislada. Muy cerca de Trieste, avanzando desde el mar, destaca el altiplano rocoso de los Alpes Julianos. Es necesario atravesarlo para llegar a casi cualquier lado, y la ciudad se levanta confinada entre sus laderas y el Adriático. No puede decirse que se trate de un altiplano amable. Es una formación de caliza a partir de la cual los geólogos han desarrollado el nombre genérico *karst*. Los italianos lo llaman el *Carso*; los eslovenos, *Kras*; los croatas, *krš*; y en todos estos idiomas el nombre es onomatopéyico: el *karst* es áspero, silíceo, poblado de agujeros, con escasa vegetación y plagado de grutas y corrientes subterráneas. La plantación de árboles ha suavizado las laderas situadas en las mismas fronteras de Trieste, pero el *karst*, tan pedregoso y estéril, y tan infestado de bandidos, era un riguroso obstáculo para los viajeros antes de la construcción de buenas carreteras y vías férreas. Incluso hoy en día me sugiere una zona de cuarentena o exclusión, la clase de región señalada con un sombreado o líneas discontinuas en los atlas históricos.

A veces también se la ha definido de esta manera, porque no cabe duda de que históricamente Trieste ha sido ambivalente. Aquí *se necesita* un atlas. El lugar comenzó siendo una aldea costera de ilirios, un difuso pueblo indoeuropeo-celta que comerciaba con sus vecinos más cercanos con pescado, sal, aceite de oliva y vino. Colonizada por Roma, que la llamó Tergeste, fue posteriormente hostigada, saqueada y puntualmente invadida por Venecia hasta que, a finales del siglo xiv, los gobernantes locales encomendaron su protección a la monarquía de los Habsburgo, en Viena. Este fue el verdadero nacimiento de Trieste, pues cuatro siglos después fueron los Habsburgo quienes la introdujeron en el mundo moderno. En aquel momento estaban alcanzando al fin la paz con sus viejos enemigos, los turcos, y, tras haber llegado a gobernar todo aquel rincón del Adriático, determinaron transformar su imperio y hacer de él también una potencia marítima. Eligieron Trieste como su principal salida al mundo.

En 1719 la ciudad fue declarada puerto franco y se le concedieron numerosos privilegios y exenciones para estimular su desarrollo. Construyeron una ciudad nueva en la ribera y con el tiempo se transformó en un enorme puerto de gran calado, a todos los efectos el puerto de Viena. Los comerciantes de Trieste se convirtieron en los auténticos dirigentes del lugar, desbancando cualquier vestigio del patriciado autóctono, coexistiendo robustamente con la burocracia de los Habsburgo y sobreviviendo a tres breves periodos de ocupación napoleónica. Conectada con el norte por carreteras y líneas de ferrocarril que atravesaban el *karst*, Trieste prosperó enérgicamente gracias al comercio con Austria, Hungría, Bohemia y gran parte de Europa central. Poco antes de que el siglo xix diera paso al xx, era

uno de los grandes puertos mundiales, un importante punto de conexión entre Europa y Asia. Se referían a él como «la tercera entrada al canal de Suez». El primer buque mercante que navegó por el canal, antes incluso de su inauguración oficial, fue el vapor triestino *Primo*, y tres más estuvieron presentes en la ceremonia inaugural en 1869.

Así, Trieste fue una creación imperial, y durante varias generaciones se mantuvo imperialmente satisfecha. La ruta *Via Trieste* resultaba familiar dondequiera que los buques mercantes navegaran. Sin embargo, este apogeo no duró mucho tiempo. En 1919, el fin de la Primera Guerra Mundial supuso la caída del Imperio de los Habsburgo. El recién creado Reino de Yugoslavia heredó la mayoría de sus posesiones adriáticas, pero Trieste se descubrió a sí misma despojada de su geografía, por así decirlo, y anexionada al recientemente unificado Reino de Italia (en la frontera con la barbarie, seguían pensando sin duda los políticos de Roma). Se vio privada de su propio interior. El puerto del imperio inevitablemente marchitó al carecer de una finalidad evidente en Italia, y la ciudad cayó en un deteriorado letargo (como Pope dijo de las vírgenes vestales y Gibbon de Etiopía: «Al mundo olvida y el mundo la olvidó»).

Cuando en 1945 Italia fue a su vez humillada en la Segunda Guerra Mundial, la pobre Trieste fue una golosa presa para los vencedores. Los dirigentes ahora comunistas de Yugoslavia la codiciaban, respaldados por sus camaradas ideológicos de la Unión Soviética. Los poderes occidentales temían que pudiera convertirse en una salida rusa al Mediterráneo. Durante un tiempo, el lugar quedó dividido entre los ejércitos de ocupación rivales —británicos y estadounidenses por un lado y yugoslavos por el otro—, y durante uno o dos años se convirtió en Territorio

libre, independiente, bajo los auspicios de las Naciones Unidas. Pero las potencias enfrentadas del Consejo de Seguridad, obstaculizadas por los distintos vetos de cada una de ellas, en ningún momento lograron designar un mandatario aceptable para el lugar, y por este motivo, entre las presiones de la Guerra Fría, se abandonó el proyecto del Territorio libre. En 1954, la ciudad portuaria fue devuelta a Italia, y la gran mayoría de sus alrededores más inmediatos quedaron en manos yugoslavas.

Casi medio siglo después tuvo lugar la desintegración de la Federación de Pueblos Yugoslavos, y, de esta manera, en la actualidad Trieste continúa pendiendo en el extremo de su cordón umbilical italiano, oficialmente separada de su zona interior tras aquellos pocos años esplendorosos de fama imperial; fama que, hasta la fecha, no ha vuelto a recuperar.

Para mí, Trieste es una alegoría del limbo, en el sentido secular de un hiato que no es posible definir. Mi relación con la ciudad abarca la totalidad de mi vida adulta, pero, igual que mi vida, todavía me produce un sentimiento de espera, como si siempre estuviera a punto de suceder algo grande pero no especificado. Hoy las calles de Trieste tienen el mismo tráfico y son igual de ruidosas que las de cualquier otra ciudad europea de un cuarto de millón de almas, pero aun así tengo la impresión de que están medio vacías incluso en los momentos de máxima saturación, y allí me siento sola incluso cuando estoy entre amigos. Durante casi medio siglo, el lugar ha formado parte de Italia, y es la capital tanto de su provincia epónima como de la mucho más amplia región de Friuli-Venecia Julia; sin embargo, para mí continúa siendo un enclave *sui generis* donde se han mezclado

latinos, eslavos y teutones, un lugar donde pueden retirarse artistas, bohemios, renegados, exiliados y personas mantenidas por sus familias y, con suerte, ser felices (como Waring, el hombre de mundo retratado por Browning, que huyó de Londres para escapar del hastío de la vida y fue visto por última vez junto a un sonriente golfillo a bordo de un bote de aprovisionamiento de Trieste, vendiendo vino y tabaco a un bergantín inglés que estaba de paso). Como extranjera que soy, todavía me imagino a mí misma como parte de ese puerto marítimo mitad real, mitad imaginado, de modo que, ahora que tras todos estos años escribo un libro sobre Trieste (que, además, será el último), el texto está destinado a ser un trabajo de impresionismo ciudadano, pero también de introspección, o de autoindulgencia.

«Y Trieste —escribió James Joyce sobre esta ciudad—, Trieste se comió mi hígado.» Según parece, esta frase es una adaptación de una expresión italiana relativa al malhumor, y posiblemente se trate también de un juego de palabras con *triste était mon livre*:¹ pero sus matices subliminales —lo visceral, lo surrealista, lo solitario, lo hipocondriaco, lo egocéntrico y lo afectuoso— se aproximan toscamente a mis propias sensaciones.

1 Hace referencia al verso de Paul Verlaine «Ô triste, triste était mon âme», en español: *Oh, triste, triste estaba mi alma...*

UNA CIUDAD AL PIE DE UNA COLINA

«¿Irreal? ¿Hipocondriaca? ¿Subliminal? Ciertamente no.»

En cualquier caso, al llegar en coche atravesando el *karst*, la imagen de Trieste queda perfectamente nítida. La carretera cruza la frontera con Eslovenia y llega hasta la localidad de Opicina, donde el altiplano decrece de forma abrupta a través de bosques de pinos hacia el mar. Allí, un obelisco de gran altura señala el comienzo de la ciudad. Fue erigido en 1830 para conmemorar la finalización de la primera carretera decente de todo el *karst*, que conectaba Viena con su puerto marítimo en el Adriático. Hoy, el monumento está descascarillado y abandonado, y su entorno es suburbano, pero recién construido informaba al agradecido viajero de que su marcha a través del páramo había llegado a su fin, y de que estaba a punto de alcanzar un lugar seguro de orden imperial; un moderno puesto fronterizo en el Mediterráneo perteneciente al Imperio de los Habsburgo. El joven archiduque austriaco Fernando José Maximiliano llegó por este camino en 1850 y calificó el *karst* de desierto maldito, pero consideró la aparición distante del obelisco un símbolo de esperanza y urgió a su cochero a que acelerara la marcha.

Para mí, la esencia de una ciudad tiene que ver con un elemento de esperanza, y cuando diviso una en la distancia, en

pleno campo abierto, siempre me pongo en marcha. Cuanto más aislada se encuentra una ciudad, más esperanzadora me resulta, porque más espectacular es el contraste que ofrece con el bucólico mundo exterior. Hasta hace poco, el paso del tiempo en el entorno rural era regular y previsible, estaba gobernado por las estaciones y las necesidades agrícolas primitivas: las cosechas iban y venían, los corderos nacían y eran sacrificados, la siembra y la recolección, los partos y la henificación... día tras día, año tras año, transcurría la hacendosa rueda. Si todo iba bien, no había sorpresas. Incluso la llegada del forraje y de los fertilizantes artificiales, incluso la perspectiva de la manipulación genética, todavía no han liberado a la vida en el campo de sus ancestrales rutinas. Ya sea invierno o verano, llueva o luzca el sol, cada día de su vida a las seis de la mañana mi vecino Alwyn Parry pasa con su camioneta por nuestro camino dispuesto a preparar las vacas para el ordeño.

En cambio, ¡la ciudad! Allí los asuntos cambian en cuestión de horas, y también la gente. La ciudad estalla con las ideas y con el tráfico; es un remolino de novedades y sorpresas. ¿Quién puede aburrirse en una ciudad? Si te cansas de una actividad, puedes probar otra cosa, cambiar de trabajo, unirme a la clientela de otro restaurante. Casi todo el progreso humano se ha engendrado en las ciudades. Mientras que el agricultor araba los mismos viejos surcos de siempre, bajo la supervisión del cura y del terrateniente, y era sucedido, llegado el momento, por sus hijos y nietos, lejos de allí, en la ciudad, la gente ideaba nuevos tipos de vida, de atuendos, de formas de pensar, de comidas y de creencias. «Si tuviera mucho dinero», dijo el poeta (de nuevo, Browning),

*dinero suficiente y de sobra,
mi casa, sin duda, sería una casa en la plaza mayor.
¡Ah, menuda vida, menuda vida cuando uno se dirige a la ventana!*

Coincido con él, a pesar de que yo misma resido en el campo. En nuestros días, el urbanismo ha comenzado a oprimir el bucólico modo de ser de las cosas, pero siguen existiendo grandes disparidades entre el campo y la urbe que me llevan a azuzar mi vehículo cuando veo una ciudad al pie de una colina.

¿Irreal? ¿Hipocondriaca? ¿Subliminal? Ciertamente no. La primera imagen que tenemos de Trieste desde el obelisco de Opicina, en lo alto de la cresta que se eleva por encima de los límites de la ciudad, resulta igual de reconfortante ahora que en la época de Maximiliano. La apariencia clara y serena de la ciudad se extiende ante nosotros, y su marco es excelente. Con buen tiempo, podemos contemplarla en su totalidad, desde allí mismo, como un diagrama de su propia historia. Trieste se encuadra entre dos bahías, la bahía de Trieste al norte y la bahía de Muggia al sur, separadas por un promontorio: *el* promontorio, como solían llamarlo los triestinos. A un lado, la línea de costa se extiende hacia Split y Croacia, y al otro, hacia Venecia e Italia, con el esbozo montañoso y azul de Istria al sur y el litoral llano de Friuli-Venecia Julia al norte y al oeste. Este formidable escenario con frecuencia queda desdibujado —por la lluvia o la niebla en invierno, por la calima en pleno verano—, pero a veces, de un modo preternatural, el cielo está casi totalmente despejado y es posible imaginar el destello de la luz del sol en las cúpulas doradas de San Marcos, en Venecia,

a casi ciento veinte kilómetros de distancia al otro lado de las aguas.

En una pequeña colina por debajo de donde nos encontramos, junto a la bahía septentrional de Trieste, se levanta el recinto amurallado original de la ciudad, conocido en su momento por los pueblos ilirios, romanos y venecianos. En la parte más alta hay una catedral y una ciudadela, un anfiteatro romano se yergue en una de las laderas y todavía puede distinguirse el conjunto medieval de calles en pendiente que van a parar a orillas del mar; este es el diseño del pequeño puerto fortificado que surgió de Tergeste y que quizá pueda recordar a una Dubrovnik menos impresionante. Hoy en día, la Ciudad Vieja de Trieste está en parte arrasada por el desarrollo moderno, en parte deslucida por la edad, en parte embellecida y ha perdido casi todo su antiguo orgullo. No obstante, junto a ella, rodeándola y sofocando su importancia, se encuentra la ciudad que los Habsburgo construyeron como puerto imperial.

Las posibilidades de esta otra Trieste, gran parte de la cual resplandecía flamante en tiempos de Maximiliano, debió de haberlo animado con la promesa de manteles blancos y camas dignas —compensación universal del imperialismo—, de un modo parecido a como sus contemporáneos de la India británica sentían que se les levantaba el ánimo cuando los trenes arribaban a las estaciones de Bombay o Lahore dejando atrás las interminables llanuras indias. «¡Nos vemos en el club!», se gritaban aliviados unos a otros mientras se marchaban a toda prisa en sus cabriolés, y Maximiliano, tras echar un vistazo a la ciudad desde el Obelisco (que todavía mantiene en Trieste una O mayúscula), sin duda se limpió las botas para subir apresuradamente a su carruaje, con el mismo estado de ánimo expectante. Allí, al abrigo

de una salvaje tierra habsburguiana, fue construida Trieste en los siglos XVIII y XIX con todos los refinamientos urbanos. Su diseño fue lógico; los edificios, magníficos; las calles, espaciosas; las formas, plenamente complacientes, puesto que se trataba de una ciudad mercantil, de una ciudad portuaria que había sido construida para desempeñar esta función. A diferencia de sus contemporáneas San Petersburgo, Calcuta o Bath, no sentía especial preocupación por la política, la elegancia o el esparcimiento. El trabajo duro y la iniciativa empresarial eran su sello de identidad, pero sus constructores sabían que la comodidad seguía a la rentabilidad. Era una máquina urbana absolutamente moderna y eficaz.

Hoy, tanto el viejo como el nuevo Trieste cuentan con instalaciones industriales y anodinos suburbios del siglo XX, pero desde Opicina las mentes imaginativas aún podrán distinguir su primera disposición (se trataba, de nuevo, de una relación imperial): uno de los asentamientos dominaba en gran medida al otro. Uno permanece apretado bajo el castillo, vestigialmente amurallado; el otro mira con gran seguridad hacia el mar, con muelles y escolleras a lo largo de todo el paseo marítimo, donde aparece una *piazza* que se abre directamente sobre el Adriático, y con un faro en un dique que cerca el puerto. A pesar de su apariencia confusa, la pequeña ciudad medieval exhibe una cierta exquisitez; la gran ciudad de los Habsburgo no posee sutileza alguna, sino únicamente una medida vanagloria. En una parte puede escucharse música de laúdes y madrigales; en la otra, un ruido de chunda-chunda. Es posible encontrar un paralelismo a muy poca distancia de allí, bajando por la costa vacacional hacia Croacia, donde orgullosas y viejas ciudades venecianas están inundadas de hoteles de cemento y zonas de

acampada. Pero, una vez más, el contraste resultaría igual de familiar para los oficiales de la India británica, porque el complejo de callejones de la Trieste condestable se erige entre la simetría de la ciudad austriaca, semejante a una ciudad-bazar india ubicada junto a un acantonamiento pulcro y blanqueado del Raj.

En cualquier caso, el tiempo y el entorno han cohesionado ambas ciudades (como tantas veces ha sucedido con el bazar y el acantonamiento, e incluso con las zonas de acampada y los *campaniles*). En consonancia con los estándares de la mayoría de ciudades europeas, a comienzos del siglo XXI Trieste cuenta con escasas estructuras modernas. No sufrió grandes daños durante las guerras, y los edificios de gran altura son escasos (las guías locales llaman a las construcciones de seis plantas *grattacielo*: rascacielos). Si miramos de un modo suficientemente selectivo hacia el centro de la ciudad aún podemos observar mucho de lo que Maximiliano vio, salvo que en su época la bahía septentrional, la bahía de Trieste, congregaba mástiles y jarcias, y había embarcaciones amarradas a todos esos muelles, barcos de vapor que entraban y salían y vagones que traqueteaban por los embarcaderos adoquinados. «Todo animado y en movimiento», pensaría entonces Maximiliano. Si atracaba un buque de guerra de la Marina Imperial, era recibido con salvas desde el castillo, y un débil eco alcanzaba el propio Obelisco.

Hoy, esta bahía se muestra más apagada. Lejos de donde nos encontramos ha surgido un nuevo puerto, alrededor del promontorio de la bahía de Muggia, y podemos distinguir petroleros y portacontenedores ahí anclados, o yendo y viniendo; sin embargo, a nuestros pies, en el paseo marítimo central de Trieste, el que durante algunas grandiosas generaciones fuera la

puerta al mar de un imperio, es probable que no haya ni un solo barco amarrado a sus muelles.

Igual que nuestra quimera de Venecia bajo la luz del sol, la vista desde el Obelisco es alucinatoria. Solo durante alrededor de un siglo fue la Trieste habsburguiana tan audaz como parece desde la colina. Era un puerto *ad hoc*, expresamente elegido y desarrollado para fines imperiales, y los puertos son más vulnerables que la mayoría de las ciudades a los caprichos de la Historia. Por todo el mundo encontramos célebres puertos antiguos que ahora yacen abandonados o deteriorados, a veces simplemente porque las embarcaciones modernas necesitan aguas más profundas o instalaciones diferentes, pero en otros casos porque han perdido su razón de ser. Por todas partes, áreas portuarias antaño vigorosas han sufrido mutilaciones o mutaciones, a fuerza de una reorganización del adoquinado y de accesorios elegantes, almacenes reconvertidos en apartamentos a la última, establecimientos novedosos con olor a flores secas aromáticas, diques secos rellenos para conseguir un mayor espacio de oficinas... Los muelles donde los encantadores clípers atracaban en Manhattan constituyen hoy un museo marítimo. En Londres, las dársenas donde los barcos de la Compañía Británica de las Indias Orientales descargaban sus sacos de yute y especias se han convertido en la zona de las Docklands, una lúgubre y moderna ciudad empresarial. Bristol y Liverpool, en su momento grandes bases del comercio atlántico, se encuentran ahora en el lado equivocado de Gran Bretaña en lo que a los mercados europeos respecta, de la misma manera que es posible que, a pesar de todo, Hong Kong algún día desee formar parte de la China continental. De forma casi universal, el ajetreo de la vida portuaria, con todos sus hedores, sus ruidos y el contraste de

colores, se ha visto retirado de los núcleos urbanos y, por tanto, de la conciencia pública.

Mucho de esto había ocurrido también en Trieste, de un modo abrupto, antes de que hubiese llegado su hora. El puerto no se había quedado obsoleto desde un punto de vista técnico. El colapso del imperio que lo creó hizo que simplemente se volviera irrelevante, y desde entonces nada ha vuelto a ser igual. Los imperios van y vienen, y sus funciones con ellos. Es posible que allí abajo queden uno o dos navíos —un buque de guerra, quizá; un transbordador de coches; un remolcador; un hidroplano turístico—, y podremos sin duda contemplar el habitual conglomerado de yates y el levado de anclas en el inevitable puerto deportivo. Pero la bahía de Trieste ofrece un aspecto apesadumbrado. Nunca podrá volver a ser lo que un día fue, y esto nos lleva a recordar sus inicios, de la misma manera que hace medio siglo recordé que esta ciudad había sido construida para un propósito perdido.

Pese a todo, Trieste nos aguarda. «Apúrese, cochero —apremia Maximiliano mientras su carruaje se aleja del Obelisco—, el gobernador nos espera para la cena.» Nosotros pisamos el acelerador, y caemos en la cuenta de que no tenemos habitación reservada en ningún hotel. Independientemente del siglo que habitemos, descendemos por las pronunciadas curvas desde Opicina, con el chirriar de los asientos de cuero o el traqueteo del salpicadero de plástico, bajando desde el *karst* hasta las calles de color gris de Trieste (o Triest, como lo escriben los austriacos; o Trst, como prefieren los eslovenos y los croatas que se encuentran un poco más allá).