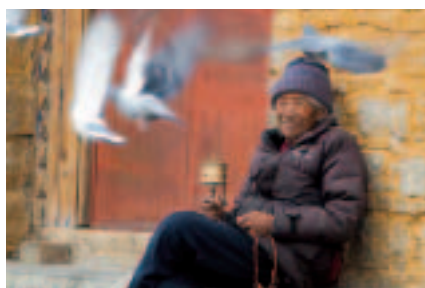


destino_s



TÍBET

El 'boom' turístico del techo del mundo

La llegada del ferrocarril ha supuesto una rotunda revolución para la industria del turismo en Tíbet. En 2007, el número de visitantes creció un 60% y todo apunta a que esa será la tendencia a pesar de la revuelta de marzo. Sin embargo, todavía hay mucho que hacer para mejorar las infraestructuras que demanda el sector.

El 1 de julio de 2006 quedaba inaugurada la primera línea férrea del techo del mundo. Ni las previsiones más optimistas se acercaron al número de viajeros que el Transtibetano transportó en su primer año de operación: un millón y medio. Sumados a los que llegaron por aire y por carretera, la cifra alcanzó en 2007 los cuatro millones, un 60% más que el año anterior. Por primera vez, el número de turistas superaba al de la población local.

Hasta esa fecha, llegar al Tíbet era un quebradero de cabeza. Pero dos décadas de intenso trabajo y una inversión de 3.500 millones de euros han traído el ferrocarril y con él ha llegado la mayor explosión de la industria del turismo en Tíbet, que ya supone el 14% del PIB. En 2008 las autoridades prevén alcanzar los cinco millones de visitantes y aumentar los ingresos por turismo hasta los 600 millones de euros. Para 2010, el Gobierno espera 6,5 millones de visitantes, el 95% de origen chino.

El ferrocarril ofrece la posibilidad de viajar directamente a Lhasa desde cinco ciudades chinas: Guangzhou, Shanghai, Beijing, Chengdu y Chongqing. La serpiente verde recorre las industrializadas planicies de la costa este, los valles del centro del país, pasando por la antigua capital de Xian, y el desierto helado de Qinghai, hasta llegar al punto más elevado por el que pasa tren alguno en el planeta, el paso de Tangua, a más de 5.100 m. Es uno de los pocos trayectos de ferrocarril que llaman a la épica. Todo el recorrido ha sido diseñado teniendo en cuenta un riguroso respeto al medio ambiente. Los raíles se elevan en puntos en los que se han construido pasadizos para que los animales puedan cruzar y continuar con sus hábitos migratorios y más adelante, cuando el tren supera los 4.000 m de altura, la línea está construida sobre hielo, cuya consistencia se asegura con sistemas de enfriamiento. Todo un triunfo de la ingeniería.

Para el Tíbet, el boom del turismo es un reto formidable. Las infraestructuras son todavía inadecuadas y el asombroso número de visitantes ha sorprendido a los más optimistas, que ahora se dan cuenta de que la industria del turismo no está aún preparada. En Lhasa existen unos 40 hoteles, con capacidad para unas 2.500 personas. Esta cifra supone el doble de la oferta existente en 2005, pero resulta todavía insuficiente.





FOTOS: ZIGOR ALDAMA

De ahí que ya estén en fase de planificación o construcción cinco nuevos hoteles de lujo y varios más de entre dos y cuatro estrellas. La actual flota de 775 autobuses turísticos también vivirá una amplia expansión y el Gobierno ya está pensando en construir nuevas carreteras, mucho más adecuadas que los caminos de cabras actuales.

La revolución del turismo

Los monumentos de Tíbet también se encuentran bajo una presión excepcional y muchos tibetanos no ven con buenos ojos que sus centros de peregrinaje sean tomados al asalto por hordas de turistas, sobre todo chinos. El más conocido de todos, el Palacio de Potala, sólo admite 2.300 visitantes diarios, de los cuales 1.600 proceden de tours organizados. Para las 700 entradas restantes, los viajeros independientes tienen que hacer colas de hasta nueve horas y ni siquiera esta medida salva al monumento de un continuo deterioro. Ahora, sin embargo, las autoridades tibetanas esperan que la gran afluencia de visitantes pueda traducirse en una mayor protección de los lugares turísticos. Por esta razón, las tarifas de acceso han sufrido un importante incremento.

Uno de los principales escollos a los que se enfrentan los viajeros extranjeros en el Tíbet, sobre todo los que viajan por su

cuenta, es la complejidad del sistema de permisos. Para poder entrar en la Región Autónoma Especial, el turista necesita un permiso especial conocido como TTP, además del visado preceptivo para China. Sin él, es imposible comprar un billete de tren o de avión, y se le negará la entrada en territorio tibetano. Muchas agencias locales lo ofrecen a cambio de dinero, aunque teóricamente debería ser gratuito. El TTP es válido para el valle de Lhasa, pero no para viajar más allá, en cuyo caso es necesario formar parte de un grupo organizado y obtener nuevos permisos. Es el caso del campo base del Everest, del Monte Kailash o de la carretera que discurre hasta Nepal. Saltarse esta regulación puede suponer importantes multas e, incluso, la deportación.

El Transtibetano ha supuesto una revolución para el conjunto del Tíbet. La introducción en septiembre de convoyes de lujo –que realizan el trayecto entre las ciudades chinas de Beijing y Shanghai y la capital tibetana Lhasa en cinco días– llevará aún más riqueza a una de las regiones más pobres de China, cerrada a cal y canto hasta no hace mucho. Aunque esta nueva coyuntura puede beneficiar a la economía de la región, supone un reto para una cultura que ha permanecido aislada del mundo durante siglos.

Comentario del experto

Burocracia y mal de altura

por Pere Mongay
Viatges Tuareg

Tíbet tiene una altitud media de más de 4.000 m, por lo que el mal de altura espera al visitante. Los mareos y dolores de cabeza suelen pasar una vez superados los dos o tres primeros días, y para ello se recomienda hacer pocos esfuerzos, dormir y beber mucho líquido. En Lhasa, los hoteles están preparados para esto, e incluso algunos cuentan con botellas de oxígeno para combatir la apnea. El verano es el mejor momento para viajar a Tíbet, debido a las frías temperaturas que se experimentan desde noviembre hasta la primavera. Al formar parte de China, la burocracia necesaria para moverse se ha multiplicado. Además del visado para China se necesita un permiso de viaje (TTP), que debe ir acompañado de los sellos de una agencia local turística y que se pagan, día a día, a precio de oro, lo que limita la duración de las estancias. Este permiso sólo permite la movilidad por Lhasa y sus alrededores (la ruta hacia Katmandú y algunos monasterios). Para el resto se precisa formar parte de un grupo organizado y permisos más exigentes: hay uno específico para hacer montañismo en el Himalaya, en el sur; y otros para la zona oeste, más apta para el *trekking* –no tan popular como en Nepal, donde se parte de unos 1.500 m hasta ascender a 5.000 permitiendo que el cuerpo se aclimate–, y donde se alza el sagrado Monte Kailash. Los codiciados asientos del tren son resultado de años de inversión del Gobierno chino y del interés del traslado de sus ciudadanos. En este país, nómada y rural, los chinos superan ya a los tibetanos, algo que se palpa en la capital. El tren ha facilitado el acceso por el norte. Otro acceso es a través de Katmandú, en la frontera con Nepal; vía aérea, a través de China; y, al este, a través de los estados de Sichuan o de Yunnan, donde China está invirtiendo mucho dinero en carreteras para explotar los recursos de Tíbet. ■