PROGRAMA **PUENTES**

PRÁCTICAS UNIVERSITARIAS EN TERRITORIOS SOSTENIBLES

TRABAJO FIN DE PRÁCTICAS (TFP)

PROYECTO DE APLICACIÓN DE LA AGENDA URBANA

RUTA BOABDIL II

MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS DE LA ALPUJARRA

ANA LÓPEZ MARTÍN

ANTONIO VEGA ALONSO

[FECHA]

Diputación de Granada

UNIVERSIDAD DE GRANADA

consejo SOCIAL DE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA

AGENDAURBANA GRANADA2030

EL PROYECTO DE APLICACIÓN EN AGENDA URBANA (PAU)

1 Denominación del Proyecto y del Territorio. Pg 3

1.1 Objetivos globales del proyecto de intervención. Pg 3

1.2 Rescate y tratamiento de información de partida. Pg 3

1.3 Diagnóstico de situación. Pg 10

1.4 Estudio de casos similares y buenas prácticas. Pg 12

2 Formulación del problema y evaluación de soluciones. Pg 15

3 Proyecto de Aplicación de Agenda Urbana. Pg 19

3.1 Denominación. Pg 19

3.2 Objetivos Operativos. Pg 19

3.3 Actores y roles en el proyecto. Pg 21

3.4 Actividades Generales y Tareas Específicas. Pg 22

3.5 Recursos necesarios y posibles Pg 73

3.6 Fases para su implantación Pg 75

3.7 Hoja de ruta territorial propuesta para el desarrollo del proyecto. Pg 77

3.8 Análisis de factibilidad para su desarrollo o Resumen del estudio de viabilidad. Pg 81

3.9 Incorporación y análisis de la perspectiva de género en el proyecto. Pg 82

3.10 Diseños previos, infografías, mapas, desarrollo 3D, etc… Pg 83

3.11 Conclusiones. Pg 84

4 Bibliografía. Pg 115

Anexos

Anexo 1. Presentación del proyecto en Power Point.

Anexo 2. Reportaje gráfico.

Anexo 3. Ficha de proyecto de la entidad local.

1.DENOMINACIÓN DEL PROYECTO Y DEL TERRITORIO.

1.1 OBJETIVOS GLOBALES DEL PROYECTO DE INTERVENCIÓN.

1.2 RESCATE Y TRATAMIENTO DE INFORMACIÓN DE PARTIDA.

El proyecto de desarrollo de la Ruta de Boabdil en la Alpujarra granadina parte de una concepción del territorio como un sistema complejo en el que convergen valores históricos, culturales, naturales y sociales, configurados a lo largo del tiempo mediante la interacción entre la población y el medio. En este sentido, el territorio deja de entenderse como un mero soporte físico para convertirse en un recurso patrimonial activo, cuya puesta en valor puede contribuir a procesos de desarrollo local sostenible. Esta perspectiva coincide con los enfoques contemporáneos de planificación territorial y patrimonial, que abogan por la integración de los elementos tangibles e intangibles en estrategias de dinamización socioeconómica (Santiago Pérez, Velasco García, & Amaya Corchuelo, 2007). En el caso de la Alpujarra, esta visión adquiere especial relevancia al tratarse de un espacio de gran riqueza paisajística y cultural, donde municipios como Lanjarón, Órgiva, Cádiar, Válor o Ugíjar conservan una fuerte impronta histórica vinculada al pasado andalusí y, concretamente, al itinerario seguido por el último sultán nazarí, Boabdil, tras la caída del Reino de Granada (Fundación El Legado Andalusí).

Desde una perspectiva socioeconómica, la intervención se justifica en el contexto de las transformaciones estructurales que han afectado a las áreas rurales de montaña desde la segunda mitad del siglo XX. La Alpujarra granadina ha experimentado procesos de despoblamiento, envejecimiento demográfico y pérdida de actividad económica derivados de la crisis de los sistemas agrarios tradicionales, caracterizados por el minifundismo y las limitaciones para la mecanización (Jiménez Olivencia, 1994). Este fenómeno, ampliamente documentado en territorios rurales españoles, ha provocado una reducción significativa de la población y una creciente dependencia de actividades estacionales. En este contexto, el turismo rural, cultural y de naturaleza se plantea como una estrategia clave de diversificación económica y fijación de población, actuando como complemento a las rentas agrarias y favoreciendo la valorización del paisaje cultural como recurso productivo (Jiménez Olivencia, 1994). Así, la Ruta de Boabdil no solo se configura como un itinerario

histórico, sino como una herramienta de reactivación territorial capaz de articular el patrimonio, generar actividad económica y reforzar la identidad local.

Para la caracterización geográfica del ámbito de estudio se ha utilizado el visor cartográfico del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), que permite acceder a información geoespacial oficial sobre relieve, altitud, hidrografía y delimitaciones territoriales a escala regional y municipal (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2026). Cabe destacar que los municipios que se integran en el recorrido de la Ruta Boabdil son Lanjarón, Órgiva, Cáñar, Bayacas, Los Tablones, Carataunas, Almejíjar, Torvizcón, Notáez, Cástaras, Lobras, Nieles, Tímar, Cádiar, Narila, Golco, Yátor, Mecina Bombarón, Yegen, Válor, Ujíjar, Jorairátar, Los Montoros, Las Canteras, Mecina Alfahar, Nechite, Júbar, Cherín; además de otros núcleos rurales y pedanías vinculadas territorialmente a estas áreas de influencia del recorrido.

A partir de esta fuente se identifica que los municipios integrados en la Ruta de Boabdil en la Alpujarra granadina se localizan en la vertiente sur de Sierra Nevada, dentro de la cordillera Penibética, configurando un territorio caracterizado por una elevada complejidad orográfica. El visor cartográfico permite observar la fuerte pendiente del terreno, la disposición en laderas y la presencia de una red hidrográfica encajada en barrancos, elementos que definen la estructura física del territorio (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2026).

Sobre esta base cartográfica, puede interpretarse que dicha configuración ha condicionado históricamente tanto la localización de los asentamientos como los usos del suelo, dando lugar a un paisaje característico de terrazas agrícolas y núcleos urbanos adaptados a la pendiente. Asimismo, la superposición de capas de espacios protegidos en el visor evidencia la integración de gran parte del territorio en el Espacio Natural de Sierra Nevada, lo que refuerza su valor ambiental y su potencial para el desarrollo de iniciativas vinculadas al turismo de naturaleza.

Para la caracterización territorial y sociodemográfica del ámbito de estudio se han empleado como fuentes principales el Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA) y el Instituto Nacional de Estadística (INE), que permiten acceder a información oficial y homogénea a escala municipal, facilitando el análisis comparado de los núcleos que integran la Ruta de Boabdil II en la Alpujarra granadina.

En un primer nivel de análisis, los datos procedentes del SIMA permiten situar el conjunto de municipios dentro de la comarca de la Alpujarra, en la vertiente meridional de Sierra Nevada, configurando un territorio de media y alta montaña caracterizado por la fragmentación administrativa, la dispersión de asentamientos y la heterogeneidad interna (Instituto de Estadística y

Cartografía de Andalucía, 2026). Esta configuración se traduce en la coexistencia de pequeños núcleos rurales con cabeceras comarcales que articulan el territorio, en un sistema funcional condicionado tanto por la orografía como por la evolución histórica de los usos del suelo.

Sobre esta base general, el análisis se centra en el tramo correspondiente a la Ruta de Boabdil II, que comprende los municipios de Cádiar (al cual pertenecen también núcleos más pequeños como Narila y Yátor), Alpujarra de la Sierra (comprendiendo este a Mecina Bombarón, Golco y Yegen), Ugíjar (entrando Jorairátar dentro de la extensión territorial del mismo) y Válor, así como entidades menores como Las Canteras y Los Montoros. A partir de las fichas municipales del SIMA se observa que estos núcleos presentan, en su mayoría, una extensión territorial amplia en relación con su tamaño poblacional, apreciándose esto en el caso de Ugíjar (Figura 1) o en Cádiar (Figura 2). También se caracterizan por situarse en una altitud media elevada y una localización en laderas o fondos de valle, lo que condiciona tanto la accesibilidad como la estructura urbana (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2026).

Figura 1

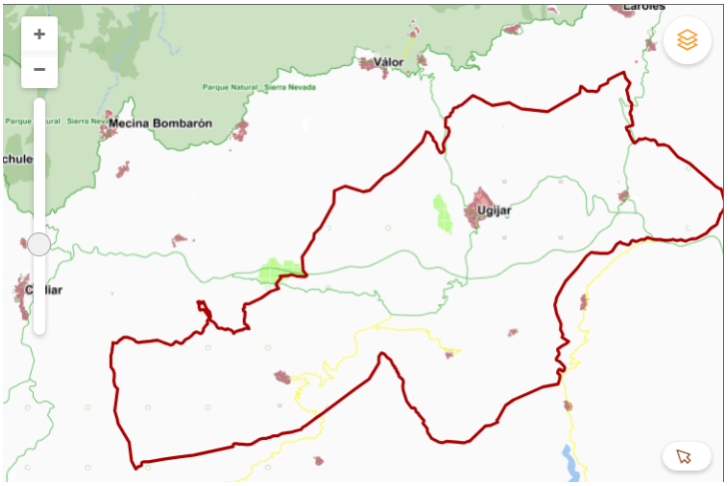


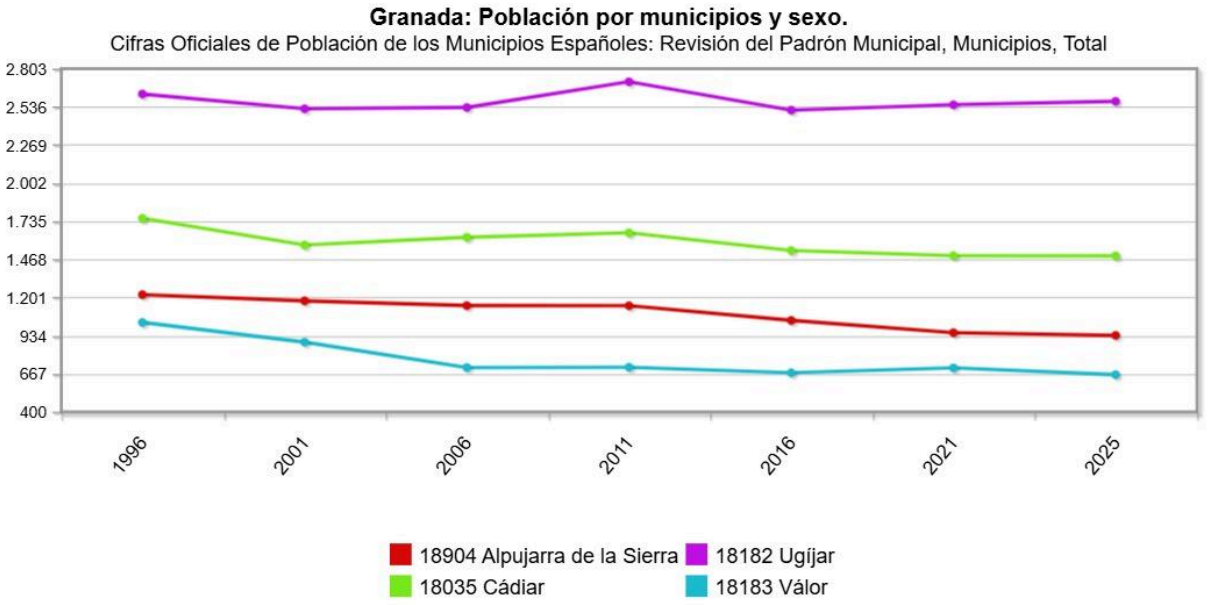
Figura 2



La extensión de cada uno de los municipios incluidos en el tramo perteneciente a las acciones a realizar en el proyecto son las siguientes: Ugíjar cuenta con una extensión territorial de 66,9 km2, Cádiar de 47,28 km2, Alpujarra de la Sierra de 68,48 km2 y Válor de 58,52 km2. Los cuatro municipios se sitúan a una distancia promedio de la capital granadina de 95,7 km.

En este contexto, destacan especialmente municipios como Cádiar y Ugíjar, que actúan como centros funcionales dentro de la Alpujarra media y baja, concentrando servicios básicos y cierta actividad económica, frente a otros núcleos de menor tamaño como Yátor, Narila o Jorairátar (pedanías de Cádiar y Ugíjar) cuya dinámica territorial se caracteriza por una mayor dependencia y una estructura poblacional más reducida. Esta jerarquización interna del territorio resulta clave para entender la articulación de la ruta y su potencial como elemento vertebrador.

Figura 3



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (2025)

Desde el punto de vista demográfico, los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) permiten analizar la evolución reciente de la población en estos municipios, evidenciando una tendencia general al estancamiento o descenso poblacional, especialmente acusada en los núcleos de menor tamaño (Instituto Nacional de Estadística, 2025). El gráfico (figura 3) revela una tendencia generalizada al estancamiento o al declive demográfico, con la excepción parcial de Ugíjar (incluyendo la pedanía de Jorairátar en dicho municipio). Este municipio se consolida como el principal núcleo poblacional del grupo, manteniéndose por encima de los 2.500 habitantes y alcanzando su máximo histórico en 2011; aunque sufrió un retroceso posterior, muestra una ligera

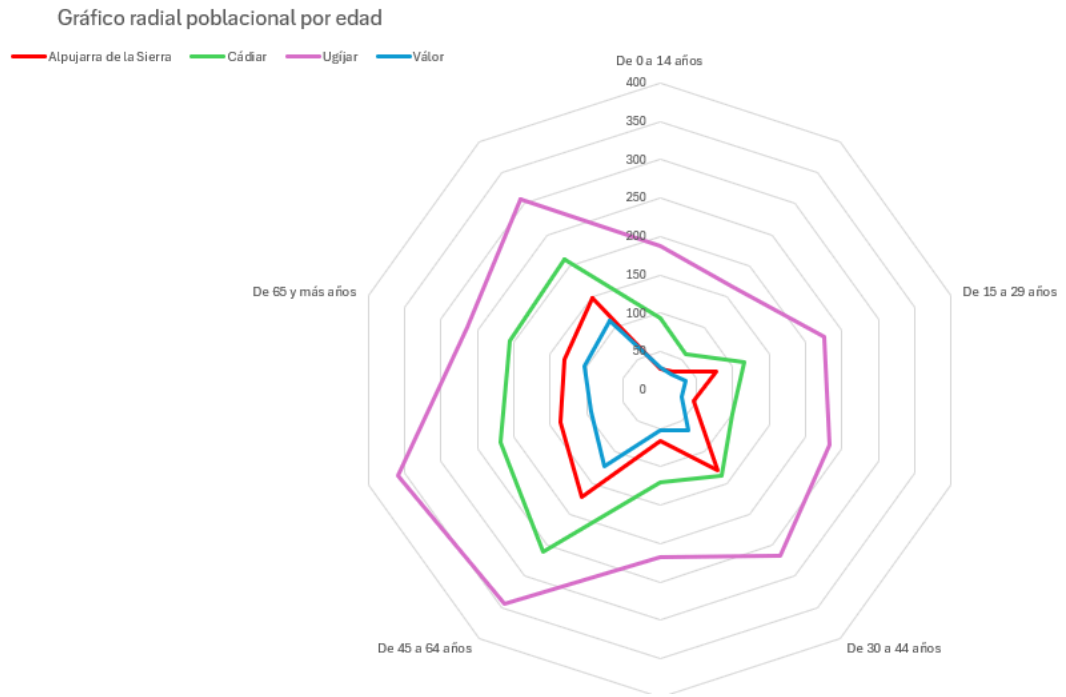
recuperación hacia el final del periodo. En contraste, Cádiar (con las pedanías de Yátor y Narila incluidas en dichos datos) y Alpujarra de la Sierra (pedanías de Mecina Bombarón, Golco y Yegen) exhiben un descenso sostenido: el primero ha caído desde los 1.735 habitantes iniciales hasta estabilizarse cerca de los 1.468, mientras que el segundo ha bajado de la barrera de los 1.200 hasta situarse próximo a los 934. Por su parte, Válor es el municipio con menor volumen demográfico y el que muestra una pérdida más acusada en términos relativos, especialmente entre 1996 y 2006, moviéndose actualmente en cifras cercanas a los 667 habitantes. En conjunto, la imagen describe un escenario de despoblación rural donde los núcleos más pequeños pierden peso de forma progresiva frente a la relativa estabilidad del centro mayor, reflejando una brecha demográfica que se acentúa con el paso de las décadas. Esta dinámica responde a procesos de despoblamiento rural iniciados en la segunda mitad del siglo XX, asociados a la emigración hacia áreas urbanas y a la pérdida de peso de las actividades agrarias tradicionales.

No obstante, el análisis no puede limitarse a la población residente, siendo necesario incorporar el concepto de “población vinculada”, definido por el INE como aquella que mantiene una relación funcional con el municipio sin residir de forma permanente en él (Instituto Nacional de Estadística). En el caso del tramo estudiado, este fenómeno adquiere especial relevancia debido a la presencia de segundas residencias, retornos estacionales y flujos turísticos vinculados al atractivo paisajístico y cultural de la Alpujarra. Municipios como Válor, Yegen o Mecina Bombarón presentan dinámicas en las que esta población flotante contribuye a sostener la actividad económica local, especialmente en determinados periodos del año.

El gráfico que se muestra en la figura 4 detalla la estructura demográfica por grupos de edad de los mismos cuatro municipios, revelando una pirámide poblacional envejecida y una clara predominancia de Ugíjar (debido a un mayor volumen de población perteneciente al mismo) en todas las categorías, especialmente en los rangos de edad adulta y avanzada. El municipio de Ugíjar muestra un volumen significativamente mayor de personas entre 45 y 64 años y mayores de 65 años, lo que indica una base poblacional madura, aunque mantiene también las cifras más altas de población joven (0 a 29 años), aunque con una diferencia menos marcada respecto a los grupos mayores. Por su parte, Cádiar sigue un patrón similar pero a menor escala, concentrando el grueso de su población también en los rangos de 45 a 64 años y mayores de 65, lo que evidencia un claro proceso de envejecimiento. En un nivel inferior, Alpujarra de la Sierra y Válor presentan los perfiles más reducidos; destaca especialmente que en todos los municipios el grupo de 0 a 14 años es el que registra los valores más bajos, lo que señala una falta de relevo generacional.

Esta tendencia al envejecimiento poblacional también se ilustra en las fuentes estadísticas, concretamente en el Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), donde vemos que la edad media de la población se sitúa en 49,15 años (las edades medias de cada municipio son: Ugíjar 44,3; Cádiar 48,9; Alpujarra de la Sierra 51,2; y Válor 52,2). Esto reafirma lo que refleja el gráfico del SIMA, la falta de relevo generacional natural de los municipios de la Alpujarra granadina (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2026)

Figura 4



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (SIMA) (2026).

En conjunto, la información obtenida a través del SIMA y del INE permite definir un territorio caracterizado por la coexistencia de núcleos con diferente peso funcional, una estructura demográfica frágil y una dependencia creciente de dinámicas externas. Este diagnóstico preliminar constituye una base fundamental para la formulación del proyecto, al evidenciar la necesidad de estrategias que refuercen la cohesión territorial y favorezcan la valorización de los recursos locales a través de iniciativas como la Ruta de Boabdil.

El ámbito territorial de la Ruta de Boabdil en la Alpujarra granadina presenta una elevada densidad de valores históricos y patrimoniales vinculados al periodo andalusí y, de forma específica, al proceso de disolución del Reino nazarí de Granada a finales del siglo XV. Este itinerario se asocia simbólicamente al recorrido realizado por Boabdil tras la capitulación de Granada en 1492,

configurándose como un eje narrativo que articula diversos enclaves del territorio (Fundación El Legado Andalusí).

Desde el punto de vista del patrimonio material, la información recopilada a través de la Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH), mediante su Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía, permite identificar en los municipios del tramo estudiado una importante presencia de elementos arquitectónicos de origen medieval y moderno, entre los que destacan iglesias de estilo mudéjar, ermitas, restos de fortificaciones y trazados urbanos heredados del periodo andalusí (Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico). En municipios como Ugíjar, Cádiar o Válor, este legado se manifiesta tanto en la morfología del casco urbano como en la pervivencia de tipologías constructivas tradicionales adaptadas al medio físico. Asimismo, el patrimonio inmaterial adquiere un papel relevante en la configuración de la ruta, a través de tradiciones, relatos históricos y elementos simbólicos vinculados a la memoria del último periodo andalusí. En este sentido, la Fundación El Legado Andalusí establece una interpretación cultural del itinerario basada en la recuperación y difusión de estos valores, integrando tanto el patrimonio tangible como intangible en una propuesta de turismo cultural (Fundación El Legado Andalusí). De este modo, la Ruta de Boabdil no solo constituye un recorrido geográfico, sino también un eje de interpretación histórica que permite poner en valor un paisaje cultural construido a partir de la superposición de distintas etapas históricas. Esta dimensión patrimonial refuerza el potencial del proyecto como herramienta de dinamización territorial, al articular recursos dispersos bajo un relato común y reconocible.

El territorio en el que se inserta la Ruta de Boabdil en la Alpujarra granadina se caracteriza por un elevado valor ambiental, derivado de su localización en el entorno de Sierra Nevada, uno de los espacios naturales más relevantes del sur peninsular. Gran parte de los municipios incluidos en el itinerario se encuentran dentro o en el área de influencia del Espacio Natural de Sierra Nevada, que cuenta con las figuras de protección de Parque Nacional y Parque Natural.

Según la información disponible en la plataforma Ventana del Visitante de los Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, este espacio alberga una notable diversidad biológica, con un elevado número de endemismos tanto de flora como de fauna, así como una gran variedad de ecosistemas asociados a los gradientes altitudinales característicos de la zona (Junta de Andalucía). Esta diversidad se traduce en la coexistencia de formaciones vegetales mediterráneas, bosques de ribera y ecosistemas de alta montaña, que configuran un paisaje de gran valor ecológico y paisajístico.

Desde el punto de vista normativo, la protección de este espacio se articula a través del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de Sierra Nevada, que establece las directrices para la

conservación, uso y gestión sostenible del territorio (Junta de Andalucía, s. f.). Este instrumento reconoce la importancia de compatibilizar la protección ambiental con el desarrollo socioeconómico de las poblaciones locales, promoviendo actividades sostenibles como el turismo de naturaleza.

En este contexto, la Ruta de Boabdil se inserta en un entorno de alto valor ecológico, lo que refuerza su potencial como recurso turístico vinculado no sólo al patrimonio histórico, sino también al disfrute del medio natural. La integración de ambos componentes, tanto el cultural como el ambiental, permite configurar una propuesta de desarrollo territorial basada en la sostenibilidad y en la valorización conjunta de los recursos del territorio.

1.3 DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN.

El análisis del ámbito de intervención correspondiente a los municipios de Cádiar, Alpujarra de la Sierra, Ugíjar y Válor pone de manifiesto la existencia de una contradicción estructural característica de los territorios rurales de montaña del sur peninsular: la coexistencia de una elevada densidad de recursos patrimoniales, paisajísticos y culturales con una acusada fragilidad demográfica y socioeconómica. Este desequilibrio condiciona de forma directa las posibilidades de desarrollo territorial y justifica la necesidad de intervenciones estratégicas como la Ruta de Boabdil.

Desde el punto de vista demográfico, los datos procedentes del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía evidencian una tendencia sostenida al estancamiento o descenso poblacional en el conjunto de municipios analizados, con especial incidencia en los núcleos de menor tamaño. Mientras que Ugíjar se mantiene como el principal centro funcional, con cifras superiores a los 2.500 habitantes, municipios como Cádiar han descendido hasta situarse en torno a los 1.400-1.500 habitantes, y otros como Alpujarra de la Sierra o Válor presentan valores inferiores a los 1.000 habitantes, evidenciando una clara pérdida de peso demográfico (INE, 2025; IECA, 2026). Esta dinámica responde a procesos de despoblamiento rural iniciados en la segunda mitad del siglo XX, vinculados a la emigración hacia áreas urbanas y litorales y a la progresiva pérdida de rentabilidad de los sistemas agrarios tradicionales.

A esta tendencia se suma una estructura poblacional marcadamente envejecida. La edad media del conjunto del ámbito se sitúa en torno a los 49,15 años, alcanzando valores superiores a los 52 años en municipios como Válor, lo que refleja un acusado proceso de envejecimiento demográfico (IECA, 2026). La distribución por grupos de edad muestra una clara sobrerrepresentación de los segmentos de población adulta y mayor, frente a una base juvenil muy reducida, especialmente en el grupo de 0

a 14 años. Esta situación evidencia una preocupante falta de relevo generacional, lo que compromete la sostenibilidad futura del sistema socioeconómico local y la continuidad de las actividades tradicionales.

En relación con el mercado de trabajo, los indicadores disponibles reflejan una estructura económica débil y poco diversificada. Los datos de desempleo muestran tasas elevadas en comparación con medias provinciales y autonómicas, situándose en torno al 17-20 % en municipios como Ugíjar, mientras que en otros núcleos de menor tamaño las cifras, aunque algo inferiores, siguen reflejando una situación de vulnerabilidad estructural (Datosmacro, 2025). Esta realidad se encuentra estrechamente vinculada a la limitada base productiva del territorio, caracterizada por una fuerte dependencia del sector primario y de actividades de bajo valor añadido.

El sector agrario continúa desempeñando un papel relevante en la economía local, pero presenta importantes limitaciones estructurales derivadas de la orografía del territorio. La elevada pendiente, la fragmentación parcelaria y la dificultad de mecanización reducen la competitividad de las explotaciones, dificultando su adaptación a modelos agrarios intensivos y rentables (Jiménez Olivencia, 1994). Como consecuencia, se produce un fenómeno recurrente de emigración de población en edad activa, especialmente joven, que busca oportunidades laborales en entornos urbanos o en sectores más dinámicos.

Paralelamente, el turismo rural, cultural y de naturaleza ha emergido como una actividad complementaria con capacidad para generar ingresos y dinamizar la economía local. No obstante, su desarrollo actual presenta un marcado carácter estacional, concentrándose en periodos concretos como el verano, la Semana Santa y determinados fines de semana o puentes festivos. Esta estacionalidad se traduce en una elevada temporalidad del empleo y en una limitada capacidad para generar estabilidad económica a lo largo del año, lo que refuerza la vulnerabilidad del sistema productivo (IECA, 2026).

Desde el punto de vista territorial y funcional, se observa una clara jerarquización interna, en la que municipios como Cádiar y Ugíjar actúan como centros de servicios y articulación comarcal, concentrando equipamientos básicos y actividad económica, frente a otros núcleos más pequeños que presentan una mayor dependencia funcional. Esta estructura policéntrica, condicionada por la complejidad orográfica del territorio, genera dificultades en términos de accesibilidad, prestación de servicios y cohesión territorial.

Otro elemento relevante en el diagnóstico es la existencia de una “población vinculada” significativa, entendida como aquella que mantiene una relación funcional con el territorio sin residir de forma

permanente en él (INE, 2025). Este fenómeno, asociado a la presencia de segundas residencias, retornos temporales y flujos turísticos, contribuye a sostener parcialmente la actividad económica, pero no se traduce en un arraigo estable ni en una consolidación del tejido social, evidenciando una brecha entre el potencial de atracción del territorio y su capacidad real de retención poblacional.

En el ámbito paisajístico y patrimonial, el territorio presenta uno de sus principales activos. La pervivencia de un modelo de asentamiento compacto de origen andalusí, junto con la presencia de elementos como terrazas agrícolas, acequias tradicionales y una red de caminos históricos, configura un paisaje cultural de alto valor identitario. Sin embargo, el abandono progresivo de las prácticas agrarias tradicionales está provocando la degradación de estos elementos, lo que supone una pérdida tanto de valor patrimonial como de funcionalidad territorial (Santiago Pérez et al., 2007).

Toda esta información recabada pone de manifiesto que el principal problema del territorio no radica en la falta de recursos, sino en la dificultad para transformar dichos recursos en un modelo de desarrollo sostenible capaz de generar empleo estable, fijar población y garantizar la cohesión territorial. En este contexto, la Ruta de Boabdil se configura como una herramienta estratégica con potencial para revertir estas dinámicas, al articular un relato común que integra patrimonio cultural y natural, favoreciendo la diversificación económica, la desestacionalización del turismo y la valorización de los recursos locales. Su adecuada implementación puede contribuir a transformar la actual dinámica de pérdida de población y capital humano en un proceso de desarrollo territorial basado en la sostenibilidad y la identidad cultural.

1.4 ESTUDIO DE CASOS SIMILARES Y BUENAS PRÁCTICAS.

El diseño estratégico e institucional de la Ruta de Boabdil II toma como referencia directa dos modelos consolidados de gestión, investigación y valorización del patrimonio cultural en la provincia de Granada. El análisis de estas experiencias permite extraer metodologías transferibles que operan como "buenas prácticas" en el marco de la Agenda Urbana, garantizando que el proyecto final actúe como un motor de desarrollo sostenible, identidad territorial y transferencia del conocimiento científico.

1.4.1. CASO 1: La Fundación El Legado Andalusí y la "Ruta de las Alpujarras"

La Fundación pública andaluza El Legado Andalusí cuenta con una de las trayectorias más sólidas en la creación y consolidación de Itinerarios culturales del consejo de Europa. Su intervención específica

en el diseño y señalización de la Ruta de las Alpujarras constituye el principal referente de homogeneidad constructiva y legibilidad del paisaje cultural para este proyecto.

Descripción sintética del modelo de señalización

El Legado Andalusí resolvió de manera eficiente la fragmentación de la información turística en entornos de alta montaña mediante un sistema de soportes unificados, integrados en la arquitectura tradicional y de nulo impacto visual negativo sobre el entorno natural. Las claves de su sistema interpretativo y de continuidad son:

Jerarquización formal de soportes: el proyecto divide la intervención en dos escalas complementarias:

1. Paneles interpretativos de hito (gran formato): Estructuras instaladas sobre bases de piedra o mampostería tradicional que recogen una síntesis histórica del municipio, mapas de situación local y un desglose de los recursos visitables del núcleo urbano, ideales para hitos históricos y miradores.

2. Placas de localización e Identidad (pequeño formato): Formatos más reducidos colocados directamente sobre paramentos blancos o piedra, coronados con un remate polilobulado de inspiración mudéjar que dota al itinerario de una marca gráfica reconocible al instante, ideales para la señalización de continuidad de la ruta.

Accesibilidad cognitiva mediante hibridación digital: los soportes físicos no sobrecargan al usuario con textos densos; en su lugar, incorporan códigos QR que redirigen a aplicaciones móviles, plataformas web y locuciones multilingües, garantizando el acceso universal a la información sin importar la barrera idiomática.

Tratamiento cromático y tipográfico: utilización de una paleta restringida basada en blancos, burdeos y dorados que evoca el pasado andalusí sin estridencias, conviviendo en armonía con la pizarra, la launa y la arquitectura tradicional alpujarreña.

1.4.2. CASO 2: El CEHVAL (Centro de estudios históricos del Valle de Lecrín y la Alpujarra)

El CEHVAL destaca como una institución científica fundamental para el territorio, especializada en dinamizar la investigación histórica, arqueológica y social con una fuerte base participativa de carácter cultural. Su inclusión como caso de buenas prácticas responde a su capacidad para conectar el rigor académico con actividades de divulgación comunitaria que integran de forma transversal la perspectiva de género y la puesta en valor del legado nazarí.

Descripción sintética y actividades clave con perspectiva de género y legado nazarí

El CEHVAL ha demostrado a través de sus congresos, jornadas y publicaciones que el patrimonio histórico de la Alpujarra no está compuesto únicamente por grandes fortalezas militares o hitos masculinos, sino por una compleja red social y económica donde las mujeres y las infraestructuras cotidianas nazaríes desempeñaron un papel central. Las líneas de actuación del CEHVAL que se asumen como buenas prácticas para la Ruta de Boabdil II son:

Estudio del patrimonio hidráulico Nazarí: el análisis arqueológico y documental de las redes de acequias de careo, ramales y sistemas de distribución de agua de época nazarí (siglos XIII-XV). El CEHVAL promueve la divulgación de estas infraestructuras vivas, entendiendo el agua no solo como recurso agrario, sino como el tejido conector que articuló la ocupación del espacio y el paisaje escalonado de la Alpujarra Alta y Baja.

Recuperación e investigación del relato etnográfico local: organización de jornadas científicas descentralizadas y certámenes de historia local en los propios municipios de la comarca. Estas actividades implican directamente a los investigadores y a la ciudadanía del territorio en el vaciado de archivos municipales y parroquiales para rescatar la toponimia y las crónicas de los pequeños núcleos y pedanías.

Visibilización cultural con perspectiva de género: quiebra del relato andalusí tradicional meramente belicista o cortesano. A través de sus seminarios y proyecciones de documentales técnicos (como *Mujeres en la Alpujarra Nazarí*), se impulsan estudios específicos sobre las mujeres en el Reino de Granada y la vida cotidiana en las alquerías moriscas. El CEHVAL traslada este conocimiento a la sociedad mediante actividades culturales accesibles, demostrando que el rol de la mujer alpujarreña en la conservación de saberes tradicionales (medicina popular, artesanía textil de la seda, herboristería y mantenimiento agrario) constituye una línea de dinamización cultural y de cohesión social de primer orden.

1.4.3. Elementos clave de estas buenas prácticas a tener presentes en el Proyecto

Al maquetar y desarrollar el plan definitivo del tramo oriental (Cádiar - Cherín) dentro del Capítulo 3, se fijan de manera obligatoria los siguientes aprendizajes derivados de estos dos casos de éxito:

1. En la adecuación física (Señalética): no se inventará una gráfica disruptiva. Se respetará la escuela de El Legado Andalusí, utilizando placas y paneles integrados con códigos QR que aseguren la

hibridación digital del sendero y faciliten la información a través de plataformas digitales y mapas interactivos.

2. En la narrativa de la ruta (Legado Nazarí): los paneles y la aplicación web no se limitarán a narrar las batallas o el exilio de Boabdil. Siguiendo la línea del CEHVAL, se incluirá de forma prioritaria la explicación de las infraestructuras hidráulicas (como las acequias detectadas en el tramo Mecina Bombarón-Golco), el urbanismo de las alquerías medievales y la toponimia tradicional.

3. En la dinamización social (perspectiva de género): la actividad complementaria *"Las Hacedoras de la Alpujarra: De la Memoria Nazarí a la Voz Rural"* se articulará bajo los criterios culturales y de rigor académico del CEHVAL. Se canalizará el protagonismo de las mujeres, el legado andalusí y la historia local a través de certámenes participativos (concurso de relatos breves para jóvenes, proyección de documentales científicos con expertas de la Universidad de Granada, dinámicas de objetos históricos con filólogas y concurso de dibujo infantil), visibilizando el rol de la mujer morisca y alpujarreña en la construcción de la identidad, la conservación del paisaje tradicional y el combate al aislamiento generacional.

2.FORMULACIÓN DEL PROBLEMA Y EVALUACIÓN DE SOLUCIONES.

2.1. DESCRIPCIÓN CONCRETA Y RESUMIDA DE LAS ALTERNATIVAS DE DESARROLLO DEL PROYECTO Y DE APLICACIÓN DE LA AGENDA URBANA

El proceso de diagnóstico territorial llevado a cabo mediante el trabajo de campo en el tramo oriental de la Ruta de Boabdil, el cual comprende doce núcleos de población y pedanías desde Cádiar hasta Cherín, ha permitido constatar que el itinerario adolece de deficiencias estructurales en materia de continuidad, señalización e interpretación del patrimonio. Ante esta situación, y con el propósito de dar cumplimiento a las directrices de la Agenda Urbana Española relativas al desarrollo sostenible del medio rural, se han planteado dos alternativas de desarrollo sustancialmente diferenciadas en su enfoque metodológico y alcance operativo.

La primera alternativa plantea un modelo de desarrollo físico-infraestructural de carácter tradicional, cuyo ámbito de actuación se circunscribe exclusivamente a la intervención material sobre el territorio. Bajo este planteamiento, el proyecto centraría sus recursos en la fabricación e instalación de soportes físicos de señalización (postes direccionales, balizas de continuidad y paneles interpretativos) siguiendo las pautas constructivas y la estética de la Ruta de las Alpujarras de El Legado Andalusí. Asimismo, contemplaría trabajos ordinarios de adecuación rústica de los firmes

degradados mediante desbroce y regularización superficial en los puntos más críticos. Si bien esta alternativa resuelve las necesidades inmediatas de orientación y mantenimiento físico del sendero, reduce la aplicación de la Agenda Urbana a la mera conservación material del patrimonio natural y edificado, sin generar herramientas que aborden las problemáticas sociales, demográficas o de aislamiento informativo que afectan de forma transversal a la comarca.

La segunda alternativa, seleccionada como la solución óptima para el desarrollo del proyecto, propone un modelo de desarrollo integrado, digital y comunitario que expande la intervención física elemental fundiéndola con la innovación tecnológica y social. Este enfoque asume la adecuación material del trazado y la unificación de la señalética homogénea, pero incorpora como ejes estratégicos un ecosistema digital de soporte y un programa de dinamización comunitaria con perspectiva de género. El componente digital se materializa en una aplicación web georreferenciada que integra los mapas reales de las prospecciones y despliega códigos QR en los soportes físicos para garantizar la resiliencia informativa. Por su parte, la dimensión comunitaria se articula mediante el ciclo cultural de las jornadas itinerantes denominadas "Las Hacedoras de la Alpujarra", diseñadas en colaboración con el Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y la Alpujarra (CEHVAL) y los centros educativos del territorio. Esta alternativa aplica de manera plena y transversal los objetivos de la Agenda Urbana, transformando el itinerario físico en un producto turístico-cultural inteligente, inclusivo y humano capaz de combatir el reto demográfico a través de la cohesión comunal.

2.2. EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS Y ANÁLISIS EN TÉRMINOS DE RETORNO ECONÓMICO, VIABILIDAD, MEJORA DEL IMPACTO Y EXTERNALIDADES

La evaluación comparativa de las propuestas determina que la primera alternativa ofrece una tramitación administrativa más directa y un coste inicial de ejecución inferior; sin embargo, adolece de limitaciones graves al no ofrecer soluciones dinámicas ante las incidencias complejas detectadas en campo, como las bifurcaciones triples de Narila, ni corregir la invisibilización de las mujeres en las crónicas históricas locales. Por el contrario, la segunda alternativa requiere una mayor coordinación institucional y presupuestaria, pero maximiza de forma exponencial la mejora del impacto del proyecto, garantizando la seguridad cognitiva del visitante y convirtiendo la inversión pública en un catalizador socioeducativo para la juventud de la comarca.

Desde una perspectiva de viabilidad técnica y jurídica, el proyecto presenta un escenario general favorable debido a que las intervenciones físicas propuestas sobre el firme o el paisaje son de baja entidad y no alteran de forma estructural el suelo natural protegido de la Sierra de la Contraviesa. No obstante, la viabilidad jurídica se encuentra condicionada en los tramos intermedios de Yegen–Válor

y Ugíjar–Cherín debido a la presencia de vallados asociados a propiedades agrícolas y parcelas de titularidad privada. Para dar solución a estos conflictos de continuidad legal observados durante el trabajo de campo, se han evaluado de manera técnica las siguientes soluciones de gestión: en el tramo Yegen–Válor, tras descartarse los recorridos opcionales por laderas públicas debido a pendientes peligrosas superiores al 30 por ciento y riesgos de desprendimiento, se ha determinado que la única vía viable es la mediación municipal para formalizar convenios de uso turístico o servidumbres de paso con los propietarios particulares; en el tramo Ugíjar–Cherín, ante el abandono irreversible de las sendas tradicionales y la presencia de vallados continuos, se ha validado de forma definitiva la consolidación del trazado por la carretera secundaria provincial, la cual presenta una Intensidad Media Diaria de tráfico rodado prácticamente nula y garantiza la continuidad legal inmediata mediante señalización de seguridad vial compartida. Asimismo, ante el riesgo de inundabilidad severa identificado en el sendero de Torvizcón, se ha optado por un diseño híbrido que desvía el itinerario ordinario hacia el camino alternativo situado a una cota superior para garantizar la seguridad de los senderistas en épocas de alerta meteorológica o lluvias intensas.

El retorno económico de la propuesta integrada es de carácter indirecto y se fundamenta en la estructuración profesional de la ruta como un itinerario turístico coherente y de calidad. Al unificar y dotar de interpretación patrimonial y soporte digital a un total de doce núcleos de población, el proyecto incrementa el tiempo de estancia y propicia un aumento del gasto turístico en el territorio, beneficiando de forma directa a la restauración rural, el pequeño comercio tradicional, los alojamientos rurales y las empresas locales de turismo activo.

Este retorno se complementa con un balance netamente positivo en el análisis de externalidades. Las externalidades positivas de carácter social se centran en el fomento de la convivencia, la dinamización de los espacios públicos mediante los desayunos tradicionales en las plazas y el combate a la soledad no deseada a través de las jornadas culturales. El uso de los certámenes de dibujo y relato corto propicia el arraigo identitario de la juventud, acercando a las nuevas generaciones a sus raíces históricas y al legado nazarí y morisco recuperado por el CEHVAL. Como única externalidad negativa, se identifica el potencial incremento de la presión antrópica sobre parajes naturales vulnerables o recursos singulares como el Olivo del Moro; sin embargo, este impacto se mitiga de manera estructural mediante la aplicación web, que funcionará como un canalizador digital que ordenará los flujos de visitantes, ofrecerá recomendaciones de sostenibilidad y permitirá a los usuarios reportar de manera inmediata cualquier incidencia ambiental sobre el sendero.

2.3. ESTIMACIÓN FINANCIACIÓN INVERSIONES REQUERIDAS Y POSIBLES FUENTES DE FINANCIACION

La decisión de priorizar soluciones que utilicen infraestructuras varias ya existentes y de limitar el acondicionamiento a reformas superficiales rústicas sin adición de hormigones permite optimizar el presupuesto de ejecución material. Las inversiones estimadas se estructuran en cuatro grandes bloques presupuestarios para garantizar la calidad y sostenibilidad del proyecto: el primer bloque corresponde a la infraestructura física y señalética homogénea, requiriendo un presupuesto de 35.000 euros destinados a la fabricación e instalación de los paneles de mampostería para castillos y ermitas, los tótems paisajísticos en miradores y las balizas direccionales de continuidad; el segundo bloque abarca la adecuación y mejora de los senderos, con una partida de 18.000 euros para los trabajos mecánicos y manuales de desbroce de vegetación en el Castillejo de Golco, la retirada de rocas en los firmes de Narila y Torvizcón y la construcción de pequeñas obras rústicas de paso de agua en los arroyos estacionales de Mecina Bombarón. El tercer bloque financia el ecosistema digital de soporte, estimándose una inversión de 15.000 euros para el desarrollo del software de la aplicación web, la georreferenciación cartográfica SIG de las rutas de Strava y la producción de las placas físicas con códigos QR; por último, el programa cultural "Las Hacedoras de la Alpujarra" requiere un presupuesto de 12.000 euros para cubrir los honorarios de las ponentes académicas de la Universidad de Granada, la impresión de los dossiers pedagógicos para los centros educativos y la dotación de los incentivos tecnológicos, artísticos y de aventura para los certámenes juveniles, consolidando un presupuesto total estimado de ejecución de 80.000 euros.

Para garantizar la viabilidad financiera del plan sin comprometer las haciendas locales de los pequeños municipios de la Mancomunidad, se han identificado tres posibles fuentes de financiación pública de carácter complementario. La vía principal se centra en las convocatorias de los Planes de Sostenibilidad Turística en Destino, gestionados por la Secretaría de Estado de Turismo y la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía mediante los fondos europeos Next Generation EU, en los cuales el proyecto encaja perfectamente por sus objetivos de transición verde, eficiencia en la movilidad y transformación digital rural. Como segunda vía, se plantean los Planes Provinciales de Desarrollo Turístico y Conservación del Patrimonio de la Diputación de Granada, orientados específicamente a la cooperación económica con las entidades locales para fijar la población frente al despoblamiento. Finalmente, se contempla la concurrencia a las líneas de subvención específicas de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía para la puesta en valor, señalización y difusión de bienes integrados en itinerarios culturales andalusíes

3. PROYECTO DE APLICACIÓN DE AGENDA URBANA.

3.1 DENOMINACIÓN.

El presente proyecto técnico, estratégico y de desarrollo comunitario se denomina formalmente:

Plan de Adecuación Patrimonial y Dinamización Sociocultural de la Ruta de Boabdil II (Tramo Cádiar - Cherín): Infraestructura de Senderos y Memoria de las Hacedoras de la Alpujarra.

Se ha llevado a cabo una diseminación del proyecto de actuación en 3 actividades complementarias. Los dos primeros bloques metodológicos comprenden el análisis técnico y los resultados del trabajo de campo realizado en el tramo Cádiar – Cherín de la Ruta de Boabdil II, un itinerario que abarca 12 núcleos de población y pedanías de la Alpujarra Alta y Oriental (incluyendo hitos en Narila, Golco, Mecina Bombarón, Yegen, Válor y Ugíjar, así como una sección cicloturista en Torvizcón). Con el objetivo de cumplir con el Eje Estratégico 1 del Plan Director ("Adecuación física y puesta en valor"), el conjunto de datos y fichas de prospección se ha dividido de forma operativa en dos actividades principales: Señalética y Señalización de Miradores y Senderos, orientada a corregir la falta de legibilidad cognitiva y paneles interpretativos en puntos con buena accesibilidad (como la Ermita de Santa Rita o el Mirador de Prado Real), y Adecuación de Miradores y Senderos, enfocada en intervenciones físicas sobre el firme, gestión de tramos de titularidad privada conflictivos y resolución de riesgos por inundabilidad en ramblas para garantizar un trazado continuo, seguro y transitable.

LAS JORNADAS LAS HACEDORAS DE LA ALPUJARRA: DE LA MEMORIA NAZARÍ A LA VOZ RURAL

3.2 OBJETIVOS OPERATIVOS.

El diseño estratégico del proyecto se alinea de manera directa con las directrices de la Agenda Urbana Española relativas a la cohesión social, la preservación del patrimonio, el fomento del

turismo sostenible, la equidad de género y la transformación digital en el medio rural. De acuerdo con el marco normativo del Plan Director de la Ruta de Boabdil II, los objetivos operativos de este proyecto se estructuran en torno a los tres grandes Ejes Estratégicos que definen la intervención integral en el territorio.

Se expone a continuación la alienación de las 3 actividades realizadas con el Plan Director y sus ejes, objetivos y líneas de acción concretas.

1. SEÑALÉTICA Y SEÑALIZACIÓN DE MIRADORES Y SENDEROS

Código Actuación	Eje Estratégico	Objetivo Específico	Línea de Actuación	Proyecto / Acción Concreta
1.1.1.1	E1. Adecuación física y puesta en valor del patrimonio de la ruta	OE1.1 Garantizar la accesibilidad, continuidad y seguridad del recorrido mediante infraestructura y señalización homogénea	LA1.1.1 Implantación de señalética y mobiliario homogéneo a lo largo de la ruta	Señalética y mobiliario homogéneo a lo largo de la ruta Boabdil
1.1.1.17				Señalización de la Ermita de Santa Rita (Narila)
1.1.3.25			LA1.1.3 Adecuación de miradores panorámicos y puntos de interpretación del paisaje	Adecuación del Mirador de la Alpujarra / de la Caseta (Golco)

2. ADECUACIÓN DE MIRADORES Y SENDEROS

Código Actuación	Eje Estratégico	Objetivo Específico	Línea de Actuación	Proyecto / Acción Concreta
1.1.2.1	E1. Adecuación física y puesta en valor del patrimonio de la ruta	OE1.1 Garantizar la accesibilidad y seguridad	LA1.1.2 Adecuación y mejora de caminos singulares	Adecuación y mejora de caminos - Tramo Cádiar - Narila
1.1.2.1				Adecuación y mejora de caminos - Tramo Narila - Mecina Bombarón
1.1.2.1				Adecuación y mejora de caminos - Tramo Mecina Bombarón - Golco
1.1.2.1				Adecuación y mejora de caminos - Tramo Golco - Yegen
1.1.2.1				Adecuación y mejora de caminos - Tramo Yegen - Válor
1.1.2.1				Adecuación y mejora de caminos - Tramo Ugíjar - Cherín
1.1.2.1				Ruta Cicloturística Pedro Antonio de Alarcón (Torvizcón)
1.1.3.29			LA1.1.3 Adecuación de miradores panorámicos	Adecuación del Mirador de Prado Real
1.1.3.30				Adecuación del Mirador de Yegen

3. LAS JORNADAS LAS HACEDORAS DE LA ALPUJARRA: DE LA MEMORIA NAZARÍ A LA VOZ RURAL

Código Actuación	Eje Estratégico	Objetivo Específico	Línea de Actuación	Proyecto / Acción Concreta
2.1.1.2	E2. Promoción, difusión y dinamización turístico-cultural	OE2.1 Posicionar la Ruta de Boabdil como destino turístico-cultural de referencia e identidad histórica	LA2.1.1 Desarrollo de la marca, material promocional y plataforma digital	Producción y curación del recurso audiovisual ancla (Documental CEHVAL / Presentación de diapositivas históricas).
2.1.1.3				Diseño y maquetación del recurso final interactivo y físico: "Mapa de los Saberes" de los municipios piloto.
2.1.2.2			LA2.1.2 Campañas de difusión, alianzas comerciales y promoción en eventos del sector	Campaña de comunicación y captación focalizada en medios comarcales y asociaciones de mujeres de Lanjarón y Órgiva.
2.2.1.4		OE2.2 Dinamizar la ruta con actividades culturales y experiencias que involucren a la población local	LA2.2.1 Programación de eventos culturales, recreaciones históricas y festividades en torno a la Ruta	Bloque III (Cierre Festivo): Acto institucional de cierre en la plaza principal, reconocimiento público a mujeres mayores y entrega de premios.
2.2.1.5				Exposición urbana temporal "Tendedero de la Memoria" en espacios públicos de los municipios.
2.2.2.11			LA2.2.2 Puesta en valor de la cultura local y creación de productos turísticos complementarios	Bloque I (Educativo): Talleres creativos en aulas (IES/CEIP) y despliegue del "Buzón de la Memoria" escolar mediante dossier pedagógico.
2.2.2.12				Bloque II (Comunitario): Talleres de "Objetos con Historia", diálogo intergeneracional y merienda tradicional con repostería morisca.
3.1.1.2	E3. Gobernanza colaborativa, sostenibilidad y seguimiento	OE3.1 Establecer un modelo de gestión y participación que garantice la coordinación institucional y la implicación local	LA3.1.1 Diseño e implementación de la estructura organizativa de la ruta	Formalización de convenios y acuerdos de colaboración institucional entre Diputación, CEHVAL y Ayuntamientos.
3.1.2.3			LA3.1.2 Mecanismos de participación ciudadana, comunicación y transparencia	Coordinación de logística comunitaria con centros de día, movilidad accesible y voluntariado local de jóvenes.
3.2.2.2		OE3.2 Asegurar la sostenibilidad financiera del plan y establecer un sistema de evaluación y mejora	LA3.2.2 Sistema de seguimiento de indicadores, evaluación de impactos y mecanismos de actualización	Implementación del sistema de evaluación mixto (recogida de encuestas de satisfacción física, recuento de indicadores y memoria final).

3.3 ACTORES Y ROLES EN EL PROYECTO.

La gobernanza del plan se fundamenta en un modelo cooperativo y multinivel que articula las competencias de las administraciones públicas, el rigor científico del ámbito universitario y la implicación de la comunidad local. La Diputación de Granada asume la condición de entidad promotora y financiadora principal del proyecto a través de sus Planes de Sostenibilidad Turística en Destino, encargándose de la dirección técnica general, la supervisión presupuestaria y la fiscalización administrativa de las licitaciones públicas. La Junta de Andalucía participa de forma transversal mediante la Consejería de Cultura y Deporte, asumiendo la función de validar el relato histórico oficial de la ruta y emitir las autorizaciones administrativas preceptivas para la adecuación de los senderos y las intervenciones ligeras en el entorno de los bienes de interés cultural, tales como los castillos de la zona y los montes públicos.

El Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y la Alpujarra (CEHVAL), vinculado a la Universidad de Granada, ejerce el rol de dirección científica y de contenidos; este organismo se encarga de seleccionar y coordinar a las ponentes académicas de primer nivel, ceder los derechos de exhibición educativa de los documentales técnicos, validar la exactitud histórica de las fichas patrimoniales y coordinar la elaboración del Mapa de los Saberes. Los Ayuntamientos Locales de Cádiar, Ugíjar, Alpujarra de la Sierra, Válor y Torvizcón ejercen la coordinación local y la gestión logística sobre sus

respectivos territorios, asumiendo la cesión de los edificios públicos (bibliotecas, centros culturales y salones de actos), tramitando los permisos de ocupación de la vía pública para los eventos de la plaza, coordinando la convocatoria con las asociaciones de mujeres locales y comprometiéndose al mantenimiento ordinario de las infraestructuras de señalización una vez finalizadas las fases de instalación. Por último, los centros educativos del territorio, como el IES La Alpujarra y los colegios de educación primaria del tramo, actúan como actores operativos clave en el entorno escolar, cediendo los espacios lectivos, integrando el dossier pedagógico en sus programaciones curriculares y custodiando de manera activa el Buzón de la Memoria para la recogida de los trabajos del alumnado.

3.4 ACTIVIDADES GENERALES Y TAREAS ESPECÍFICAS.

Las propuestas y actuaciones del proyecto se estructuran de forma rigurosa y ejecutiva en bloques textuales continuos, siguiendo la codificación, las líneas de actuación y los proyectos específicos dictados por el Plan Director de la Ruta de Boabdil II. Se presentan a continuación las actividades concretas y el desarollo de las mismas llevadas a cabo, primero en los bloques metodológicos Señalética y Señalización de Miradores y Senderos y Adecuación de Miradores y Senderos, y más tarde en la actividad Las jornadas las hacedoras de la alpujarra: de la memoria nazarí a la voz rural.

Señalética y Señalización de Miradores y Senderos; Adecuación de Miradores y Senderos

SEÑALÉTICA Y MOBILIARIO HOMOGÉNEO A LO LARGO DE LA RUTA BOABDIL

La actuación se enmarca en el E1. Adecuación física y puesta en valor del patrimonio de la ruta y tiene como objetivo específico el OE1.1 Garantizar la accesibilidad, continuidad y seguridad del recorrido mediante infraestructura y señalización homogénea. Para ello, la LA1.1.1 Implantación de señalética y mobiliario homogéneo a lo largo de la ruta propone un sistema de señalización y mobiliario uniforme en toda la Ruta de Boabdil, coordinado por la Junta de Andalucía (Consejería de Cultura y Deporte), la Diputación de Granada, la Mancomunidad de Municipios del Valle de Lecrín y la Mancomunidad de Municipios de la Alpujarra Granadina. La actuación incluye el diseño de una identidad visual unificada (logotipo, tipografía y colores corporativos), siguiendo el diseño propuesto de identificación corporativa; que se aplicará a postes direccionales, balizas y paneles interpretativos, así como la instalación de mobiliario en áreas de descanso, como bancos, papeleras y barandillas, para mejorar la comodidad y seguridad del recorrido. El proceso comenzará con la definición de la identidad gráfica y el levantamiento del trazado para identificar los puntos estratégicos de instalación, seguido de la elaboración de pliegos técnicos con materiales duraderos y sostenibles, y

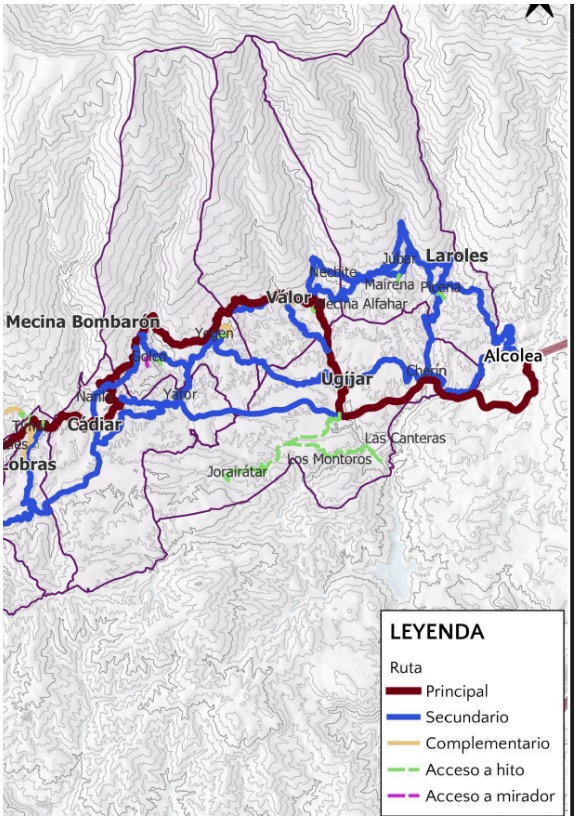
culminará con la instalación coordinada en los distintos municipios de la provincia de Granada, junto con un plan de mantenimiento que garantice la conservación y coherencia estética del conjunto, fortaleciendo la imagen de la ruta como un producto turístico integral y profesional.

IDEA IMAGEN CREADA CON IA:



TRAMO SELECCIONADO

El tramo seleccionado para el desarrollo del presente proyecto se ha determinado atendiendo a criterios de proximidad territorial, dado que la base de operaciones del trabajo se encuentra en el municipio de Cádiar. El tramo seleccionado abarca desde el municipio de Cádiar hasta el de Cherin, incluyendo todos los hitos, miradores, y partes de la ruta principales, secundarias y complementarias. El tramo seleccionado abarca desde el municipio de Cádiar hasta el de Cherín, incluyendo los distintos hitos, miradores y tramos de la ruta en sus categorías principales, secundarias y complementarias; siendo los pueblos y las zonas que entran dentro de mi línea de actuación los siguientes: Cádiar, Narila, Golco, Mecina Bombarón, Yegen, Yator, Válor, Ugíjar, Cherín, Jorairátar, Los Montoros, Las Canteras.



De esta forma, y acotando el territorio sobre el que se va a intervenir, se plantea la realización de un análisis detallado del estado actual del itinerario, que incluirá la revisión de los distintos tramos, la comprobación de su accesibilidad y transitabilidad, así como la identificación de posibles necesidades de mejora o adecuación. Este proceso permitirá evaluar el estado real del recorrido y detectar aquellos puntos en los que puedan ser necesarios pequeños arreglos, labores de mantenimiento o actuaciones de acondicionamiento que faciliten su uso y puesta en valor dentro del marco del proyecto. Para ello, se llevará a cabo una exploración directa del territorio mediante recorridos a pie a lo largo de los diferentes tramos que componen el itinerario seleccionado. Este trabajo de campo permitirá observar de forma precisa las condiciones reales del recorrido, así como detectar posibles incidencias, obstáculos o carencias en materia de señalización, accesibilidad o mantenimiento. Tras la realización de esta exploración, se elaborará un reportaje descriptivo y gráfico sobre el estado actual de las zonas y de las rutas pertenecientes al tramo analizado, con el fin de documentar la situación del itinerario y aportar información útil para la valoración de futuras actuaciones dentro del proyecto.

Dentro del plan de actuación de la Ruta de Boabdil II, asumo la responsabilidad del Eje Estratégico 1. Adecuación física y puesta en valor. Mi objetivo principal es asegurar la funcionalidad del trazado (Objetivo 1.1 Garantizar la accesibilidad, continuidad y seguridad del recorrido mediante infraestructura y señalización homogénea) mediante el desarrollo de las líneas Implantación de señalética y mobiliario homogéneo a lo largo de la ruta y 1.1.2 Adecuación y mejora de caminos y tramos singulares del sendero. El ámbito territorial de estas acciones comprende un total de 12 núcleos de población (ya mencionados previamente), entre los que destacan Cádiar, Narila, Válor y Ugíjar, extendiéndose hasta pedanías como Jorairátar, Los Montoros y Las Canteras."

1.1.1. Implantación de señalética y mobiliario homogéneo (LA 1.1.1)

NOTA METODOLÓGICA: Las fotografías tomadas de cada actividad concreta realizada se insertan en el Anexo 2. En el texto están mencionadas como figuras y estas estarán presentes en el Anexo indicado con el orden pertinente establecido.

SEÑALIZACIÓN DE LA ERMITA DE SANTA RITA

Ficha pre-exploración

Se plantea la señalización de la Ermita de Santa Rita, dentro del E1. Adecuación física y puesta en valor del patrimonio de la ruta, con el objetivo específico OE1.1 Garantizar la accesibilidad, continuidad y seguridad del recorrido mediante infraestructura y señalización homogénea, a través de la LA1.1.1 Implantación de señalética y mobiliario homogéneo a lo largo de la ruta. Los agentes implicados serán la Junta de Andalucía (Consejería de Cultura y Deporte), la Diputación de Granada, la Mancomunidad de Municipios de la Alpujarra Granadina y el Ayuntamiento de Cádiar.

La actuación consiste en colocar señalética que difunda la importancia cultural y religiosa de la ermita, favoreciendo su conservación mediante la divulgación y enriqueciendo la experiencia del visitante al integrar espacios de espiritualidad dentro de la ruta. La intervención se llevará a cabo en Narila (Cádiar) e incluirá la elaboración de contenidos sobre la historia y manifestaciones populares vinculadas a la ermita, el diseño de soportes informativos respetuosos con el entorno y la tramitación de permisos con la parroquia y el Ayuntamiento. La instalación de la señalética se complementará con la mejora del acceso peatonal y la inclusión de la ermita en rutas guiadas, eventos religiosos y materiales de difusión de la Ruta de Boabdil, preservando siempre el uso comunitario del recinto.

Ficha post-exploración

La presente actuación corresponde al acondicionamiento del tramo turístico denominado “Acceso a la Ermita de Santa Rita (Ruta de Boabdil)”, y se enmarca dentro de una tipología de mejora de señalización e interpretación patrimonial. El acceso a este enclave presenta actualmente unas condiciones óptimas de accesibilidad peatonal, ya que el camino se encuentra completamente asfaltado (figura 1), lo que garantiza un tránsito cómodo, continuo y sin barreras, siendo apto para todo tipo de usuarios, incluidas personas con movilidad reducida (ya que cuenta con espacio para aparcar una cierta cantidad de vehículos).

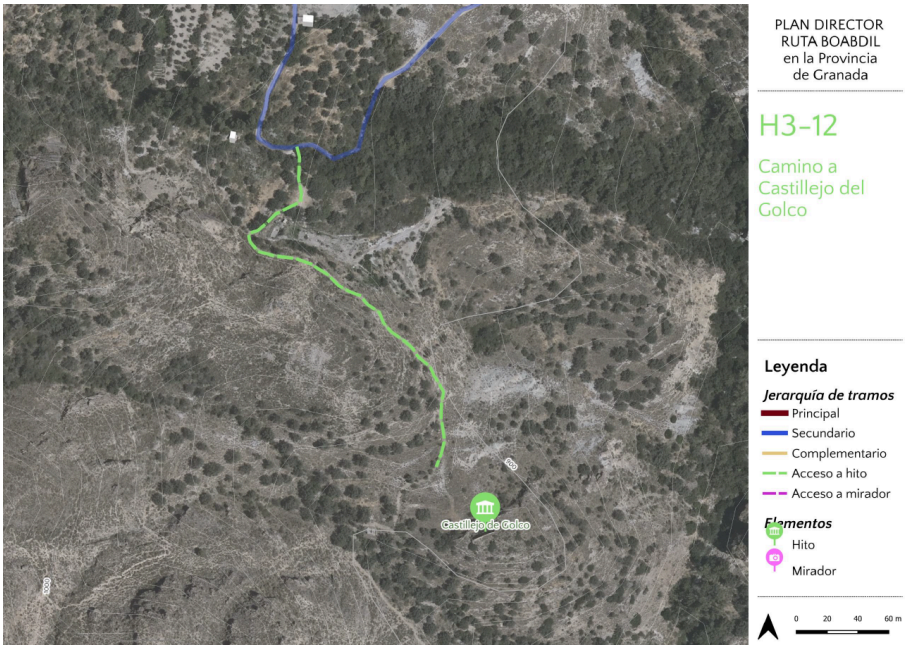
La Ermita de Santa Rita destaca como un recurso de carácter religioso y cultural con potencial para su integración como punto relevante dentro del itinerario turístico. En cuanto a su estado actual, el tramo presenta una transitabilidad excelente y accesibilidad universal, sin necesidad de intervención física sobre el firme. No obstante, se detecta una carencia significativa en materia de señalización, insuficiente o inexistente para su correcta identificación dentro de la Ruta de Boabdil, así como la ausencia de elementos de interpretación patrimonial que permitan contextualizar histórica y culturalmente el enclave.

Ante esta situación, la propuesta de actuación se centra, en primer lugar, en la instalación de señalización direccional y de identificación, mediante la colocación de señalética de acceso que indique la localización de la ermita dentro de la ruta, así como el refuerzo de la señalización en puntos estratégicos para mejorar la orientación del visitante: en puntos como la entrada al pueblo y el camino que han de seguir para llegar al monumento (figura 2 y 3). En segundo lugar, se plantea la incorporación de señalización interpretativa, a través de la instalación de un panel informativo en el entorno inmediato de la ermita y el desarrollo de contenidos que aborden su valor histórico, arquitectónico y cultural.

El nivel de intervención es bajo, al centrarse exclusivamente en actuaciones de señalización y puesta en valor interpretativa, sin necesidad de modificar la infraestructura existente debido a su aparente buen aspecto (desde fuera) (figura 4). El objetivo principal es reforzar la integración de la Ermita de Santa Rita en la Ruta de Boabdil, mejorando su visibilidad, orientación y comprensión patrimonial por parte de los visitantes.

REHABILITACIÓN DEL CASTILLO DE GOLCO Y SU SENDERO DE ACCESO

Ficha pre-exploración



Se plantea la restauración del Castillo de Golco, dentro del E1. Adecuación física y puesta en valor del patrimonio de la ruta, con el objetivo específico OE1.2 Conservar, rehabilitar y poner en valor los hitos históricos-culturales vinculados al itinerario, a través de la LA1.2.1 Rehabilitación y adecuación de castillos, torres y yacimientos históricos. Los agentes implicados serán la Junta de Andalucía (Consejería de Cultura y Deporte), la Diputación de Granada, la Mancomunidad de Municipios de la Alpujarra Granadina y el Ayuntamiento de Alpujarra de la Sierra.

La actuación incluye la consolidación estructural del castillo y la adecuación de su entorno para la visita pública, haciendo especial hincapié en la señalización para mejorar la orientación y comprensión del visitante. El sendero de acceso será acondicionado con señalética homogénea, firme natural y barandillas en los tramos de mayor riesgo, y se instalarán paneles interpretativos sobre la historia del castillo, incluida la existencia de una mezquita mayor que fue epicentro de Golco hasta la época nazarí. La intervención, en Golco (Alpujarra de la Sierra), garantiza la seguridad y accesibilidad del recorrido, preservando un recurso patrimonial singular y enriqueciendo la experiencia del visitante dentro de la Ruta de Boabdil, integrando el castillo en la narrativa histórica y defensiva de la zona.

Ficha post-exploración

El acceso al camino que conduce al Castillejo presenta buenas condiciones de accesibilidad, ya que el recorrido es relativamente sencillo, transitable y se entiende la dirección que hay que seguir para llegar a las inmediaciones del castillejo. Sin embargo, el propio Castillejo no resulta accesible ni fácilmente localizable. La abundante vegetación existente en la zona dificulta considerablemente su visibilidad, hasta el punto de que no puede identificarse ni siquiera desde puntos elevados del

entorno. En consecuencia, se puede considerar que, aunque el itinerario de aproximación es accesible, el recurso en sí presenta importantes limitaciones en términos de accesibilidad y localización. Requiriéndose en este caso una intervención de nivel medianamente alto puesto que no ha podido ser localizado dicho castillejo y se necesitaría de señalización, despeje del camino al castillejo, adecuación del castillejo (puesto que se entiende que no estará en unas condiciones adecuadas) y cartel informativo del mismo.

PUESTA EN VALOR DEL OLIVO DEL MORO

Ficha pre-exploración

La presente actuación se integra dentro del Eje Estratégico E1: Adecuación física y puesta en valor del patrimonio de la Ruta de Boabdil, concretamente en el Objetivo Específico OE1.2, orientado a conservar, rehabilitar y poner en valor los hitos histórico-culturales vinculados al itinerario. A su vez, se desarrolla en el marco de la Línea de Actuación LA1.2.2, centrada en la creación de centros de interpretación y en la musealización de espacios patrimoniales, con el objetivo de reforzar la interpretación histórica y cultural de los lugares asociados a la ruta.

En este contexto, se plantea la puesta en valor del "Olivo del Moro", un árbol singular con gran simbolismo histórico y cultural que forma parte del imaginario colectivo del territorio. La intervención pretende integrarlo en el relato patrimonial de la Ruta de Boabdil, transformándolo en un punto de interés interpretativo que enriquezca la experiencia cultural de los visitantes y lo destaque como un símbolo vivo de la memoria nazarí, vinculado a leyendas y acontecimientos históricos, incluida la tradición que sitúa allí la coronación de Aben Humeya.

La actuación se desarrollará en la pedanía de Narila, perteneciente al municipio de Cádiar, e incluirá la limpieza y adecuación del entorno para mejorar su visibilidad y facilitar el acceso, la instalación de señalización interpretativa sobre su valor histórico, cultural y simbólico, y la creación de un pequeño espacio de estancia o descanso con mobiliario sencillo y paneles explicativos que permitan comprender mejor el significado del lugar. Con ello se busca preservar este elemento singular y convertirlo en un recurso cultural que refuerce el atractivo del itinerario y contribuya a la difusión del patrimonio histórico de la comarca.

Los agentes implicados serán la Junta de Andalucía (Consejería de Cultura y Deporte), la Diputación de Granada, la Mancomunidad de Municipios de la Alpujarra Granadina y el Ayuntamiento de Cádiar, cuya colaboración garantizará la correcta planificación, desarrollo y mantenimiento de la actuación dentro del proyecto territorial de la Ruta de Boabdil.

Ficha post-exploración

El tramo correspondiente al camino de acceso al Olivo del Moro presenta unas condiciones adecuadas de accesibilidad peatonal, sin barreras físicas significativas, lo que permite un tránsito cómodo y de baja dificultad para un público amplio. Este elemento, localizado aproximadamente en la zona intermedia del recorrido entre Cádiar y Narila (pedanía de Cádiar), constituye un recurso patrimonial de carácter natural y cultural con potencial para su puesta en valor dentro de la Ruta de Boabdil.

En la actualidad, el camino muestra una buena transitabilidad, sin necesidad de intervenciones estructurales relevantes; sin embargo, se detecta una carencia de señalización, inexistente o insuficiente para su correcta integración en el itinerario, así como la ausencia de elementos de interpretación en el entorno del olivo. La única señalización existente es la que indica el inicio del camino a Narila (figura 5) en mitad del cual se encuentra el Olivo del Moro**.**

La propuesta de actuación se centra en la instalación de señalización direccional y de continuidad a lo largo del tramo —incluyendo señalética de inicio, refuerzo intermedio y final—, así como en la incorporación de un panel interpretativo en las inmediaciones del Olivo del Moro (figuras 6 y7). Este panel permitirá contextualizar su valor histórico, cultural y simbólico dentro de la ruta. Todo ello responde a una intervención de carácter bajo, orientada a mejorar la legibilidad del recorrido y a poner en valor este elemento singular sin alterar las condiciones naturales del entorno.

SEÑALIZACIÓN DE MIRADORES DEL TRAMO

En la zona de actuación correspondiente a este proyecto se requieren las señalizaciones de los siguientes miradores: Mirador de Golco, Mirador de Yegen, Mirador de Cherín, Ermita de Lourdes (Mirador de Válor).
La actuación que se demanda consiste en la colocación de un panel paisajístico, bancos, barandillas, así como la señalética y la información del paisaje correspondiente.

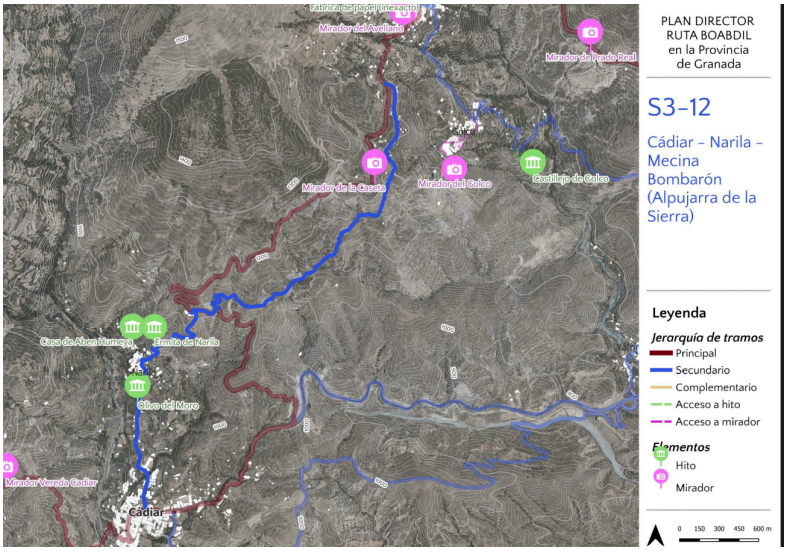
Mirador de Golco

El mirador se encuentra en un tramo plenamente accesible con problemas claros de señalización además de ausencia de señalética correspondiente a la Ruta Boabdil. Es completamente necesaria la colocación de panel paisajístico y señalética a lo largo del recorrido hacia dicho mirador; del mismo como es necesaria la mejora de colocación de bancos; las barandillas están situadas correctamente

1.1.2. Adecuación y mejora de caminos y tramos del sendero (LA 1.1.2)
Cádiar – Narila- Mecina Bombarón

Ficha pre-exploración de la zona

Sendero histórico de conexión entre ambos núcleos. La intervención contempla la mejora y reparación del firme para garantizar un tránsito seguro y cómodo, el desbroce de la vegetación que pueda obstaculizar el paso, la instalación de señalización que facilite la orientación de los visitantes, la revisión de la accesibilidad y la mejora de la continuidad del recorrido, asegurando una experiencia de visita fluida, segura y apta para todo tipo de usuarios.



Ficha post-exploración de la zona

Cádiar - Narila

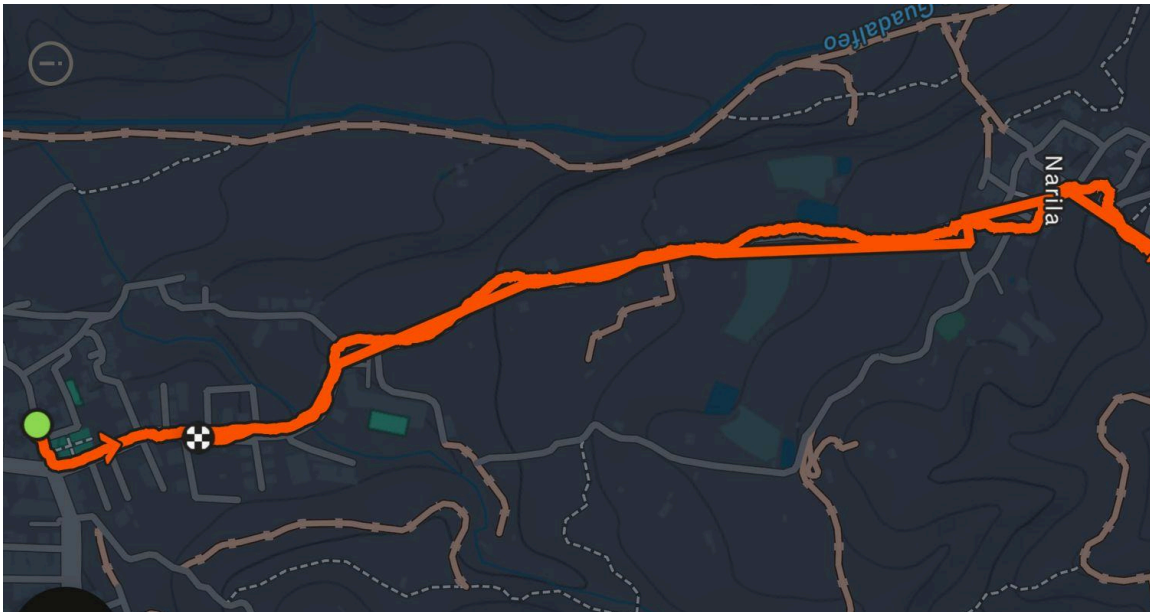
La presente actuación corresponde al acondicionamiento del tramo turístico denominado “Camino de Cádiar a Narila”, integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de acondicionamiento básico y señalización interpretativa. El tramo presenta unas condiciones adecuadas de accesibilidad peatonal, sin barreras físicas significativas (figura 10) que dificulten el tránsito, pudiendo recorrerse a pie en un tiempo estimado de 20 minutos, lo que lo configura como un segmento de baja dificultad y apto para un público amplio.

Entre los elementos de interés destaca el Olivo del Moro, localizado aproximadamente en la zona intermedia del recorrido, que constituye un recurso patrimonial de carácter natural y cultural con potencial para su puesta en valor mediante actuaciones de interpretación. En cuanto a su estado actual, el tramo presenta una buena transitabilidad, sin necesidad de intervenciones estructurales relevantes; no obstante, se detecta una señalización inexistente o insuficiente en relación con su integración en la Ruta de Boabdil, así como la ausencia de elementos de interpretación patrimonial en el entorno del olivo.

La propuesta de actuación se centra en la instalación de señalización direccional y de continuidad de ruta, mediante la colocación de señalética al inicio del tramo que indique su pertenencia a la Ruta de Boabdil, el refuerzo con una o dos señales intermedias y la señalización final del recorrido. De esta forma se podría señalizar el inicio del camino desde Cádiar (figura 11), debido a la ausencia de señalización en Cádiar al inicio del camino. La única señalización existente es la distancia a la que se haya la pedanía de Narila (figura 12); y la llegada a la misma (figura 13). Asimismo, se contempla la incorporación de señalización interpretativa, con la instalación de un panel informativo en las inmediaciones del Olivo del Moro, cuyo contenido estará orientado a la contextualización histórica, cultural y simbólica del elemento dentro del itinerario.

El nivel de intervención es bajo, al tratarse de actuaciones puntuales de señalización e interpretación sin necesidad de obra civil significativa. El objetivo principal es mejorar la legibilidad del itinerario dentro de la Ruta de Boabdil y poner en valor el patrimonio asociado, incrementando la calidad de la experiencia turística sin alterar las condiciones naturales del entorno.

A través de la aplicación Strava, se ha registrado el recorrido realizado del camino Cádiar - Narila, quedando como mapa final de la ruta el siguiente:



Narila - Mecina Bombarón

En el mapa de la ficha pre-exploración de camino Narila - Mecina Bombarón se sobreentiende la existencia de un camino secundario o sendero para acceder a Mecina Bombarón desde Narila; pero en la práctica, este camino queda fuera de la visibilidad y no se ha podido recorrer para comprobar

su situación y accesibilidad para senderistas. Es por esto que la gran parte del recorrido ha sido por carretera, a excepción del primer tramo (que comienza en la ermita de Santa Rita en Narila)(figura 14). La situación de este tramo inicial hacia Mecina Bombarón está en unas muy buenas condiciones sin ningún problema de accesibilidad y se entiende las direcciones que hay que tomar, en suma se encuentra asfaltado, por lo que lo único que se necesitaría en este primer momento de la ruta sería la señalética de la Ruta Boabdil.

El principal problema de esta ruta se presenta al alcanzar la intersección entre el camino secundario que parte de la ermita de Santa Rita y la carretera principal de la Ruta de Boabdil. En este punto, el sendero que debería continuar en dirección a Mecina Bombarón deja de ser visible (no pudo localizarse durante el trabajo de campo), lo que obliga al senderista a completar el recorrido a través de una carretera provincial (figura 15). Este trazado puede resultar adecuado en el caso de una ruta cicloturista, pero no es el más apropiado para su realización a pie, al presentar menores condiciones de seguridad y confort para el tránsito peatonal.

Como se puede apreciar en la figura 16 la ruta hacia Mecina Bombarón continúa siendo una carretera provincial hasta el final del recorrido, donde nos encontramos con la entrada a Golco (figura 17), y la presencia del mirador de la Caseta (figura 18).
El recorrido finalmente llega a Mecina Bombarón (figura 19 y 20), pero a falta de la realización de la ruta por el sendero secundario que explicita el plan director en la ficha pre-exploración, se requiere de una segunda exploración a expensas de este sendero secundario de Narila - Mecina Bombarón.

Ficha post segunda exploración de la zona (Narila - Mecina Bombarón)

La presente ficha técnica corresponde al acondicionamiento del tramo turístico Narila – Mecina Bombarón, integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de mejora de señalización y acondicionamiento puntual del firme, desarrollándose a continuación de forma cronológica según la secuencia real del recorrido.

El tramo se inicia en el punto donde, en una fase previa del itinerario, no se logró localizar el sendero original hacia Mecina Bombarón, lo que obligó a continuar por carretera. En esta ocasión, el recorrido comienza en la salida del sendero que conecta con dicha vía principal. Desde este punto inicial, es necesario transitar un breve tramo por carretera asfaltada hasta enlazar con un sendero situado en el margen de la misma, que conduce hacia Mecina Bombarón (figura 21). Este primer segmento constituye una de las principales incidencias detectadas, debido a la ausencia de señalización que indique claramente al usuario la necesidad de utilizar este tramo de carretera como parte del itinerario.

Una vez incorporados al sendero, el inicio del recorrido resulta intuitivo y fácilmente identificable, ya que el camino presenta suficiente anchura y no existen dificultades técnicas relevantes para el tránsito (figura 22,23,24). No obstante, se considera recomendable reforzar la señalización para confirmar de manera explícita la pertenencia a la Ruta de Boabdil desde este punto inicial.

A escasa distancia del comienzo, se localiza una bifurcación triple (figura 25) que constituye el principal punto crítico del tramo. En este punto, el itinerario correcto hacia Mecina Bombarón coincide con el sendero que presenta peores condiciones de conservación (figura 27), lo que, unido a la falta de señalización (figura 26), dificulta su correcta identificación por parte del usuario

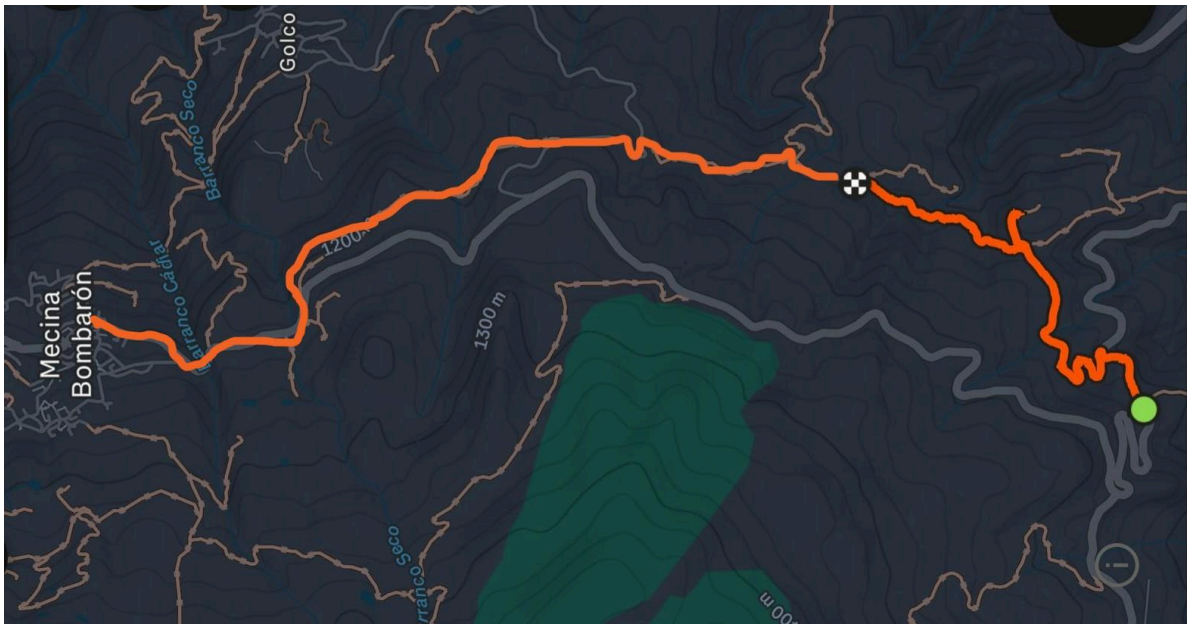
Una vez seleccionado este camino, se desarrolla un tramo de aproximadamente 20 minutos de duración en el que se concentran las principales deficiencias del recorrido. El firme presenta irregularidades, con presencia de rocas y obstáculos que dificultan parcialmente el tránsito, aunque sin impedirlo de forma significativa (figura 28 y 29). Estas condiciones hacen recomendable una actuación de acondicionamiento superficial que mejore la regularidad del terreno. Finalizado este segmento, el itinerario enlaza con un sendero de mayor anchura y en óptimas condiciones, que conduce de manera directa hasta Mecina Bombarón; a partir de este punto, no se detectan problemas de transitabilidad ni necesidades de intervención (figura 30).

En cuanto al estado actual, la transitabilidad es buena en términos generales, si bien se encuentra condicionada en un tramo intermedio; la accesibilidad es adecuada para uso senderista, aunque presenta mejoras puntuales; la señalización es inexistente o insuficiente en puntos clave, especialmente en el inicio, en el tramo por carretera y en la bifurcación; y el firme es irregular en un tramo concreto, manteniendo condiciones óptimas en el resto del recorrido.

La propuesta de actuación contempla, en primer lugar, la implantación de señalización direccional, incluyendo la indicación del tramo inicial por carretera como parte del itinerario, el refuerzo de la señalización en el inicio de la ruta y la señalización clara de la bifurcación triple. En segundo lugar, se plantea el acondicionamiento del firme, mediante la regularización superficial del tramo intermedio, incluyendo la retirada de rocas y la mejora del terreno. Finalmente, se propone el refuerzo de la señalización de continuidad, mediante la instalación de elementos puntuales a lo largo del recorrido que aseguren la correcta orientación del usuario.

El nivel de intervención se considera bajo-medio, al tratarse de actuaciones puntuales de mejora sin necesidad de intervenciones estructurales de gran entidad. El objetivo de la actuación es mejorar la legibilidad, seguridad y continuidad del tramo, resolviendo incidencias localizadas y optimizando la experiencia del usuario dentro de la Ruta de Boabdil.

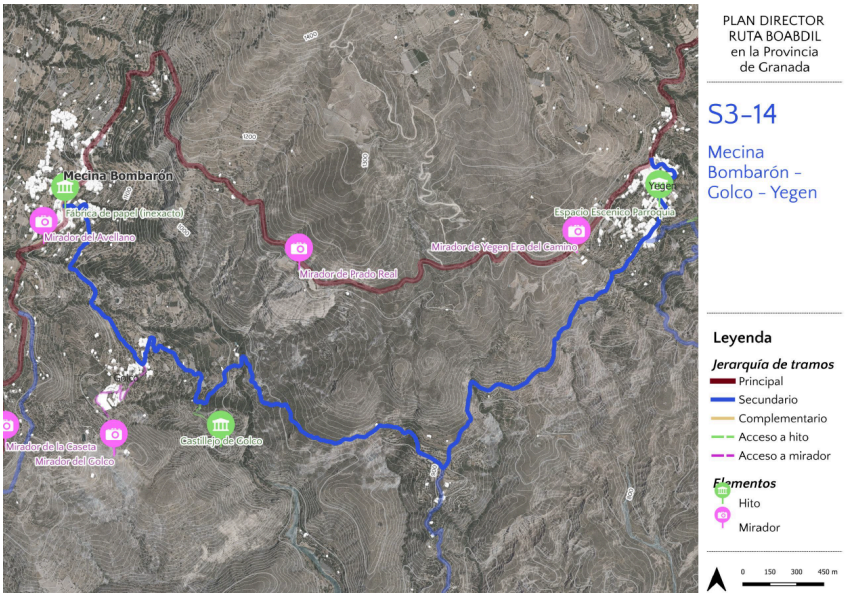
Finalmente, tras segunda exploración realizada en el camino Narila - Mecina Bombarón, registrado a través de la aplicación Strava, el mapa de la ruta es el siguiente:



Mecina Bombarón – Golco- Yegen

Ficha pre-exploración de la zona

Nos encontramos en este caso con un tramo con interés paisajístico. La intervención contempla el acondicionamiento y adecuación del sendero para mejorar su transitabilidad y facilitar el tránsito, la instalación de señalización y señalética de continuidad que oriente a los visitantes a lo largo del recorrido, la mejora de la seguridad y el control de la erosión, garantizando un recorrido seguro, disfrutable y preservando la integridad del terreno.



Ficha post-exploración de la zona

Mecina Bombarón - Golco

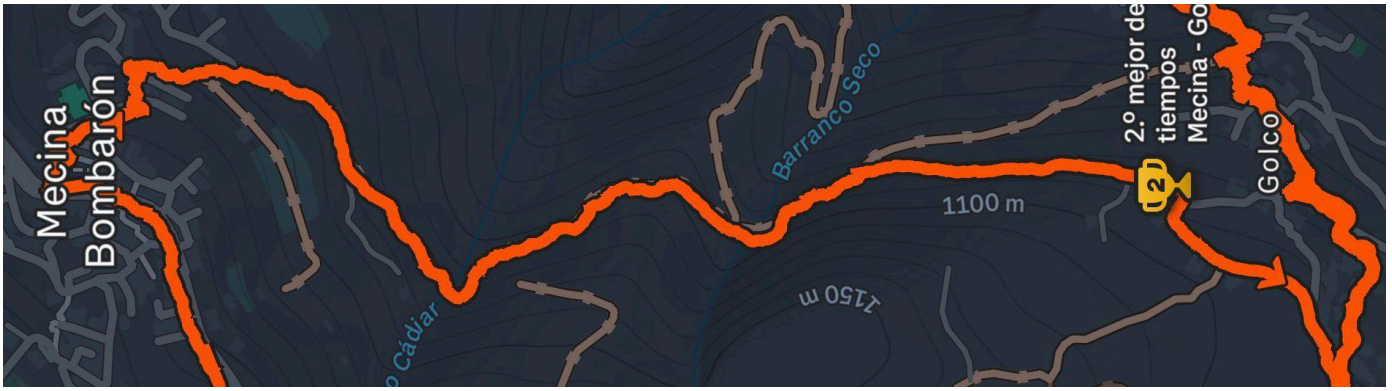
La presente actuación corresponde al acondicionamiento del tramo turístico denominado “Camino de Mecina Bombarón – Golco”, integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de acondicionamiento superficial y mejora de la señalización. El tramo presenta, en general, buenas condiciones de accesibilidad, con un camino de anchura suficiente que permite el tránsito tanto peatonal como ciclable (figura 33). No obstante, aunque su estado estructural es adecuado (de hecho se presenta asfaltado al inicio de la ruta, figura 32) se detectan irregularidades puntuales en el firme (figura 34) y algunos puntos donde el recorrido es atravesado por pequeños arroyos (figura 35 y 36), lo que puede afectar de manera puntual a la continuidad del tránsito.

Se trata de un tramo de conexión territorial con potencial para su uso tanto senderista como cicloturista dentro del itinerario principal. En cuanto a su estado actual, la transitabilidad es buena en términos generales, aunque con ciertas irregularidades en el terreno; la accesibilidad resulta adecuada para peatones y ciclistas, pero la señalización es insuficiente, especialmente en el inicio (figura 37) y final del tramo, así como en las bifurcaciones hacia caminos secundarios. Asimismo, la presencia de cruces de arroyos puede generar dificultades en determinadas condiciones, evidenciando la necesidad de mejoras puntuales en el drenaje.

La propuesta de actuación contempla, en primer lugar, el acondicionamiento del firme, mediante la regularización superficial del terreno para eliminar irregularidades y la mejora del drenaje en las zonas de cruce de arroyos, a través de pequeñas obras de paso o adecuaciones del firme. En segundo lugar, se plantea la instalación de señalización direccional, con señalética en el inicio y final del tramo, así como en los puntos de bifurcación (figura 38), con el fin de garantizar la correcta continuidad del itinerario. Por último, se prevé la incorporación de señalización de uso compartido, que informe sobre el carácter mixto peatonal y ciclable del camino.

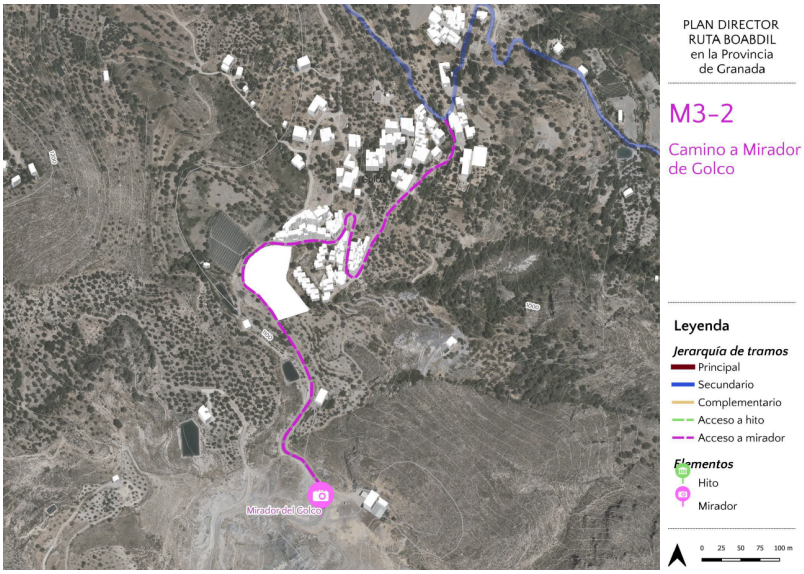
El nivel de intervención es medio-bajo, al centrarse en actuaciones de mejora superficial y señalización sin requerir modificaciones estructurales relevantes. El objetivo principal es optimizar las condiciones de uso del tramo, garantizando la seguridad, la continuidad y la correcta orientación dentro de la Ruta de Boabdil, así como mejorar su funcionalidad para distintos usos turísticos, como el senderismo y el cicloturismo.

Finalmente, tras la exploración realizada en el camino Mecina Bombarón - Golco, registrado a través de la aplicación Strava, el mapa de la ruta es el siguiente:



Camino al mirador de Golco

Mapa pre-exploración



Ficha post-exploración

El acceso al Mirador de Golco presenta buenas condiciones de accesibilidad, realizándose a través del camino de Mecina Bombarón – Golco y mediante el rodeo perimetral del núcleo urbano. El itinerario es claro y fácilmente transitable (figura 39), sin dificultades significativas para el usuario. Se considera

necesaria la implantación de una señalización clara y específica que garantice la correcta accesibilidad al mirador. Aunque este se localiza en un punto visualmente reconocible (figura 40), la incorporación de señalética adecuada resulta fundamental para mejorar su identificación, facilitar la orientación de los visitantes y asegurar su plena integración dentro del itinerario.

Golco - Yegen

El tramo comprendido entre Golco y Yegen presenta una accesibilidad desigual, diferenciándose claramente dos sectores. En la primera parte del recorrido, desde Golco hasta la bifurcación que conduce hacia la ermita de Montenegro y Yegen (aproximadamente 2,5 km), el estado del camino es deficiente, con numerosas irregularidades, presencia de piedras y superficies inestables que dificultan el tránsito peatonal y pueden suponer un riesgo si no se extreman las precauciones(figura 40, 41, 42). En este sentido, se considera necesaria una intervención de adecuación que incluya la retirada de obstáculos y la mejora de la regularidad del firme. Cabe señalar que el inicio del camino cuenta con un merendero, que puede ser utilizado como punto de descanso, área de preparación del recorrido o espacio de parada para los visitantes (figura 43)

Por el contrario, a partir de la bifurcación y hasta Yegen (en torno a 2 km adicionales), las condiciones mejoran notablemente, ya que el tramo se encuentra asfaltado, lo que facilita el tránsito y garantiza una buena accesibilidad.

En conjunto, el recorrido tiene una duración aproximada de una hora y media y, aunque es transitable en su totalidad, presenta limitaciones significativas en su primer tramo, desde un punto de vista subjetivo podría ser catalogado como algo peligroso, lo que condiciona su accesibilidad global. Del mismo modo aunque en su casi total recorrido, el camino es bastante predecible y fácil de seguir (ya que no hay bifurcaciones que lleven a confusión o pérdida), sería necesaria la señalización de la ruta en su inicio y en su fin así como algunas señales de direccionalidad.

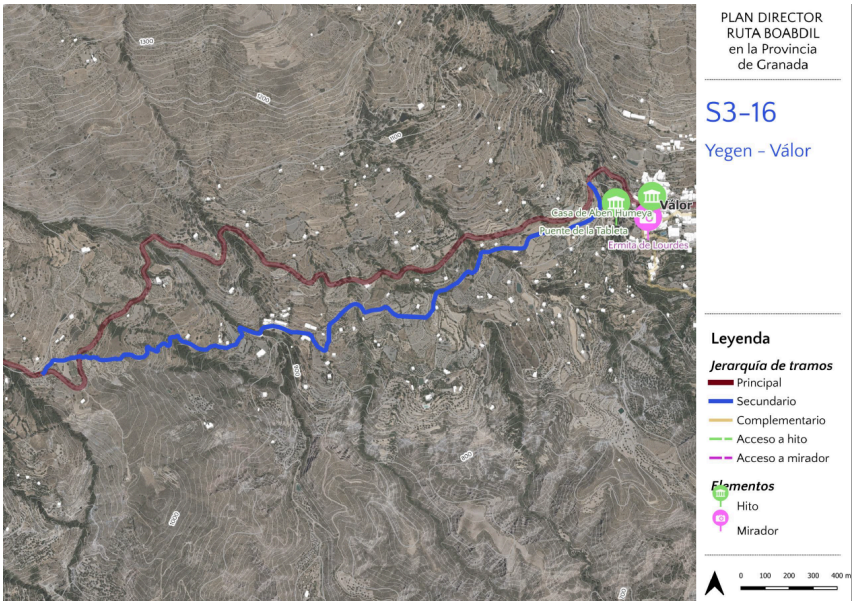
Finalmente, tras la exploración realizada en el camino Golco - Yegen , registrado a través de la aplicación Strava, el mapa de la ruta es el siguiente:



Yegen – Válor

Ficha pre-exploración de la zona

La intervención contempla la mejora del trazado para optimizar el recorrido, la instalación de señalización homogénea que facilite la orientación de los visitantes y el acondicionamiento del firme para garantizar un tránsito seguro y cómodo.



Ficha post-exploración de la zona

El tramo comprendido entre Yegen y Válor, integrado en la Ruta de Boabdil, requiere una revisión del trazado, la señalización y su adecuación funcional, debido a las particularidades detectadas durante el trabajo de campo. El recorrido se inicia por carretera (figura 45) y continúa por un sendero que, en su primer sector, presenta titularidad privada, estando delimitado por vallas tanto en su inicio como en su final (figura 46 y 47). Esta circunstancia condiciona de manera directa la idoneidad del trazado como parte oficial del itinerario, ya que compromete su continuidad legal y accesibilidad pública, por lo que se considera recomendable la búsqueda y evaluación de un itinerario alternativo que evite el paso por dicha propiedad.

Una vez superado este tramo inicial, el recorrido presenta muy buenas condiciones generales, con tramos mayoritariamente asfaltados, una anchura superior a los dos metros y características adecuadas para un uso compartido tanto peatonal como cicloturista (figura 48 y 49) En este sentido, la transitabilidad es buena en la mayor parte del trazado, mientras que la accesibilidad es alta en los sectores de titularidad pública. No obstante, la señalización resulta insuficiente, especialmente en

bifurcaciones (figura 50 y 51) y puntos clave del recorrido, así como en la identificación del inicio y final del tramo (figura 52 y 53). Se observa también la presencia de un curso de agua muy pequeño, que atraviesa en recorrido en un punto (figura 54), cuya crecida en épocas de abundantes precipitaciones podría poner en jaque la transitabilidad del sendero. Asimismo, se identifica como punto estratégico la llegada a Válor, en las inmediaciones de un puente (el puente de La Tableta) (figura 55 y 56) , donde sería necesario reforzar la señalización para garantizar una correcta orientación del usuario; en esta zona encontramos merenderos y zonas de recreo cerca del curso de agua que transcurre debajo del puente mencionado que podría incluirse en la Ruta Boabdil (figura 57). En términos generales, aunque el tramo presenta buenas condiciones físicas, su continuidad se ve comprometida por la existencia del sector privado.

En relación con la conexión entre Válor y Yegen, se ha llevado a cabo un análisis específico centrado en la evaluación de alternativas de trazado y la gestión de la titularidad. Durante la inspección del terreno, se recabó información a través de un transeúnte local que indicaba la posible existencia de un itinerario alternativo al camino de titularidad privada previamente identificado. Sin embargo, dicha información no ha podido ser verificada técnicamente, por lo que no se dispone de certeza sobre las condiciones de accesibilidad, seguridad o continuidad de este posible trazado alternativo. El camino actualmente identificado como más directo continúa siendo de titularidad privada, si bien su uso informal por peatones y ciclistas parece habitual; no obstante, esta circunstancia no garantiza su viabilidad para su inclusión dentro de un itinerario turístico oficial desde el punto de vista legal.

El estado actual de este tramo se caracteriza por una continuidad condicionada por la titularidad del camino principal, una legalidad no garantizada en caso de su uso dentro de la ruta oficial y una disponibilidad de información limitada, basada en fuentes locales no técnicas. Asimismo, las alternativas existentes no han sido evaluadas de manera técnica, lo que impide su validación como posibles soluciones. Ante esta situación, se propone, en primer lugar, la realización de una inspección técnica detallada del itinerario alternativo sugerido, que permita su localización exacta y el análisis de sus condiciones de accesibilidad, seguridad y adecuación para uso senderista y cicloturista. En segundo lugar, se plantea una evaluación comparativa de los distintos trazados, valorando criterios de viabilidad técnica, seguridad y calidad de la experiencia del usuario. De forma complementaria, se contempla la gestión de la titularidad del camino principal, mediante la identificación del propietario y el establecimiento de posibles acuerdos de uso, tales como servidumbres de paso, cesiones o autorizaciones temporales. Finalmente, se deberá proceder a la toma de decisión sobre el trazado más adecuado, en función de criterios legales, técnicos y turísticos.

Tras la prospección del terreno y la búsqueda activa de itinerarios alternativos, se han analizado dos posibles recorridos adicionales, ambos finalmente descartados por presentar deficiencias significativas en términos de continuidad y accesibilidad. El primer sendero alternativo presenta un trazado discontinuo, con pérdida del camino en determinados puntos y localizado en una ladera de difícil acceso, lo que compromete su viabilidad (figura 58 y 59). El segundo itinerario, aunque más definido, presenta una pendiente excesiva, condiciones de baja transitabilidad y tramos sin continuidad, lo que lo hace igualmente inviable para su incorporación a la ruta (figura 60 y 61).

En consecuencia, el sendero de titularidad privada se configura como la única opción viable para garantizar la continuidad del itinerario. Este presenta condiciones adecuadas de accesibilidad y funcionalidad (a expensas de algunas reformas y correcciones de las partes del sendero que se encuentran en peor estado; figura 62), pero se encuentra limitado por la presencia de vallados y por la falta de regularización legal para su uso como parte de un itinerario turístico oficial. Además, carece de señalización, lo que dificulta la orientación del usuario y su integración dentro de la Ruta de Boabdil.

Ante este escenario, la propuesta de actuación se centra en la gestión de la titularidad del sendero, mediante la identificación y contacto con la propiedad, el establecimiento de acuerdos que permitan el paso (servidumbre, autorización o cesión) y la revisión de la compatibilidad de los vallados existentes con el uso público del camino. Una vez resuelta esta cuestión, se plantea la regularización del itinerario como parte oficial de la Ruta de Boabdil, así como la instalación de señalización direccional y de continuidad a lo largo del recorrido, incluyendo la señalización de inicio y final del tramo. De manera complementaria, se prevé la puesta en valor del trazado, mediante actuaciones básicas de adecuación que garanticen condiciones óptimas de uso turístico.

El nivel de intervención requerido se considera medio-alto, al implicar tanto análisis técnico como gestión administrativa. El objetivo principal de la actuación es garantizar la continuidad legal, accesible y segura del itinerario entre Yegen, Válor y Alléje, asegurando su correcta integración dentro de la Ruta de Boabdil y su funcionalidad como recurso turístico de carácter senderista y cicloturista.

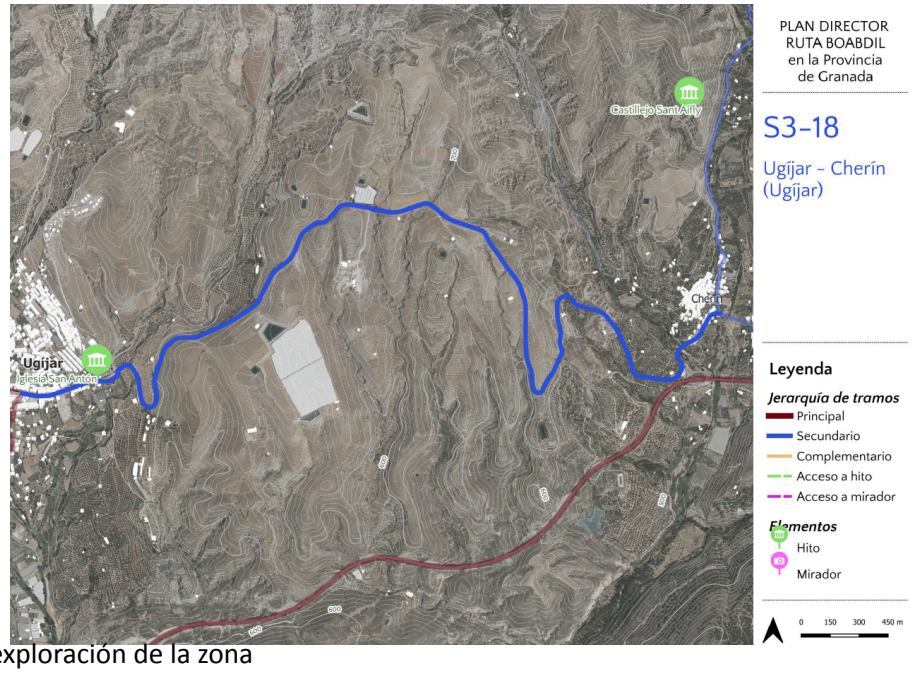
Finalmente, tras la exploración realizada en el camino Yegen - Válor, registrado a través de la aplicación Strava, el mapa de la ruta es el siguiente:



Ugíjar – Cherín

Ficha pre-exploración de la zona

La intervención incluye el acondicionamiento del sendero para facilitar su uso, la instalación de señalética que oriente a los visitantes y la mejora del tránsito, garantizando un recorrido seguro y cómodo.



Ficha post-exploración de la zona

La presente ficha técnica corresponde al acondicionamiento del tramo turístico Camino de Ugíjar – Cherín, integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de revisión de trazado y mejora de señalización, desarrollándose a continuación de forma cronológica según la secuencia del recorrido.

El tramo se inicia en la carretera que conecta Ugíjar con Cherín (figura 63). Cabe destacar en este caso que, al incio del recorrido se ve la presencia de una bifurcación, teniendo está dos posibles caminos a segur, uno que sigue el transcurso de la carretera, y otro que sigue el transcurso de un sendero (figura 64). En este caso sería necesaria la señalización que indique que hay que seguir el camino que va por la carretera (ya que inicialmente es este el que hay que seguir, puesto que el sendero no es el que conduce a Cherín). Una vez aclarado esto, vemos que, a poca distancia del punto de partida, se identifica un sendero que, en su inicio (figura 65), presenta buenas condiciones de accesibilidad y transitabilidad, sin obstáculos aparentes. No obstante, a escasa distancia, este sendero atraviesa una zona de titularidad privada, lo que impide su utilización como parte del itinerario turístico oficial (figura 66). Esta circunstancia obliga a abandonar el trazado y retornar a la carretera principal, con ciertas vicisitudes puesto que, para alcanzar la carretera se tuvo que atravesar una zona bastante poco accesible, que finalmente nos dejó en el arcén de la carretera (figura 67).

A lo largo del recorrido, se intenta localizar otros senderos alternativos con el objetivo de evitar el tránsito exclusivo por carretera; sin embargo, los caminos identificados presentan problemáticas similares, ya que discurren por terrenos privados o se encuentran en estado de abandono, lo que dificulta o impide su uso (figura 68 y 69). Durante la inspección, se recaba información de un residente local, quien confirma que los senderos de la zona se encuentran mayoritariamente abandonados y, en muchos casos, son de titularidad privada, recomendando el uso de la carretera como itinerario principal (cabe destacar que esta carretera a la que nos referimos no es una carretera convencional principal, sino que está catalogada como secundaria).

En este contexto, el recorrido continúa íntegramente por carretera, la cual presenta buenas condiciones de accesibilidad. Se trata de una vía con escaso tráfico rodado, lo que minimiza los riesgos para el tránsito peatonal y cicloturista, permitiendo su uso como solución viable para el desarrollo del itinerario. No obstante, se plantea la posibilidad de realizar una nueva prospección para identificar un sendero secundario alternativo en el trayecto de regreso. En este sentido, durante el camino de vuelta de Cherín a Ugíjar se ha estudiado la posibilidad de habilitar un trazado alternativo a través de senderos, evitando así el uso de la carretera empleada en el itinerario de ida; sin embargo, no ha sido posible dar continuidad a los caminos seleccionados como opción debido a

la presencia de vallados asociados a la titularidad privada de los terrenos, lo que impide el paso y la conexión efectiva entre los distintos tramos. Al no localizarse pues una opción viable la carretera se consolida como el trazado definitivo del tramo.

En cuanto al estado actual, la transitabilidad es buena a través de la carretera, mientras que resulta limitada en los senderos alternativos; la accesibilidad es adecuada para peatones y ciclistas en el trazado por carretera; la seguridad es aceptable, debido al bajo volumen de tráfico; la señalización es inexistente en relación con la Ruta de Boabdil; y la continuidad del itinerario queda garantizada únicamente mediante el uso de la carretera.

La propuesta de actuación contempla, en primer lugar, la definición del trazado, mediante la consolidación de la carretera como itinerario principal en ausencia de alternativas viables. En segundo lugar, se plantea la implantación de señalización direccional, mediante la instalación de señalética que indique la pertenencia del tramo a la Ruta de Boabdil y el refuerzo de la orientación del itinerario a lo largo de la carretera. Finalmente, se propone la incorporación de señalización de seguridad, incluyendo elementos específicos que adviertan del uso compartido de la vía por peatones y ciclistas.

El nivel de intervención se considera bajo, al tratarse principalmente de actuaciones de señalización y definición del trazado sin necesidad de intervenciones físicas relevantes. El objetivo de la actuación es garantizar la continuidad, seguridad y correcta orientación del itinerario entre Ugíjar y Cherín, adaptando el trazado a las condiciones reales del territorio y priorizando soluciones viables desde el punto de vista técnico y legal dentro de la Ruta de Boabdil.

Finalmente, tras la exploración realizada en el camino Ugíjar - Cherín, registrado a través de la aplicación Strava, el mapa de la ruta es el siguiente:



Cabe destacar que, como se menciona a lo largo de la ficha de exploración de la ruta, existen varios intentos de búsqueda de senderos opcionales a la carretera. Dichos intentos de recorrido de caminos opcionales están marcados en el mapa con el color amarillo (la linea que señala dichos caminos se corta en algún punto debido a que, como ya he señalado previamente, no se podía continuar por estos por la presencia de vallas o elementos que impedían la continuidad de los mismos).

1.1.3. Adecuación de miradores panorámicos y puntos de interpretación del paisaje

Adecuación del Mirador de Golco

Ficha pre-exploración de la zona

La intervención está destinada a mejorar el mirador como punto de observación paisajística dentro de la Ruta de Boabdil. Las actuaciones previstas incluyen el acondicionamiento del espacio, la instalación de bancos para el descanso de los visitantes, la colocación de barandillas de seguridad, la incorporación de un panel interpretativo del paisaje y la señalización dentro de la Ruta de Boabdil, con el fin de integrar este enclave en el itinerario y mejorar la experiencia de visita.

Ficha post-exploración de la zona

La presente actuación corresponde al acondicionamiento del punto de interés turístico denominado “Acceso y Mirador de Golco”, integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de mejora de la señalización y acondicionamiento puntual del espacio mirador. El acceso presenta buenas condiciones de accesibilidad, realizándose a través del camino de Benzina–Barrón–Golco y mediante el rodeo perimetral del núcleo urbano, configurando un itinerario claro, fácilmente transitable y sin dificultades significativas para el usuario.

El principal elemento de interés es el Mirador de Golco, un punto panorámico de valor paisajístico integrado en el entorno del núcleo urbano, con potencial como espacio de parada dentro del itinerario turístico. En cuanto a su estado actual, la transitabilidad y accesibilidad son adecuadas, pero se detecta una señalización insuficiente tanto en el acceso como en la identificación del mirador dentro de la Ruta de Boabdil. Asimismo, el estado del mirador es aceptable (figura 70), aunque presenta margen de mejora en términos de mantenimiento, y carece de elementos de interpretación patrimonial o paisajística.

La propuesta de actuación contempla, en primer lugar, la instalación de señalización direccional a lo largo del camino de acceso, especialmente en puntos clave del recorrido, así como la identificación

del mirador como recurso integrado en la ruta. En segundo lugar, se plantea la incorporación de señalización interpretativa, mediante la colocación de un panel informativo que incluya contenidos explicativos sobre el paisaje, el entorno territorial y su vinculación con la Ruta de Boabdil. Finalmente, se prevén actuaciones ligeras de acondicionamiento del mirador, centradas en tareas de mantenimiento, limpieza y posible mejora del espacio de estancia.

El nivel de intervención es bajo, al tratarse de actuaciones puntuales sin necesidad de intervención estructural significativa. El objetivo principal es reforzar la funcionalidad del Mirador de Golco como punto de interés dentro de la Ruta de Boabdil, mejorando su accesibilidad cognitiva —orientación e interpretación— y su calidad como espacio de contemplación paisajística.

Adecuación del Mirador de Prado Real

Ficha pre-exploración de la zona

Mirador en la zona de Mecina Bombarón / entorno de la Contraviesa. La intervención contempla la mejora de este punto panorámico mediante la adecuación del área de observación, la instalación de mobiliario de descanso para los visitantes y la incorporación de elementos de interpretación del paisaje alpujarreño, con el fin de poner en valor el entorno y reforzar su función como punto de observación dentro del itinerario.

Ficha post-exploración de la zona

Al iniciarse la exploración y búsqueda del Mirador de Prado Real, y debido a la ausencia de señalización en el camino hacia este (así como ausencia de la presencia de dicho mirador en Google Maps, ya que en esta aplicación este mirador consta como Mirador de la Piscina), se encontró un primer mirador sin nombre pero en muy buenas condiciones.

Mirador previo al Mirador de Prado Real

La presente actuación corresponde al acondicionamiento del punto de interés turístico denominado “Mirador previo al Mirador de Prado Real”, integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de señalización, mejora de la seguridad y acondicionamiento del espacio. Se trata de un primer mirador localizado antes del Mirador de Prado Real (figura 71), que presenta en la actualidad buenas condiciones generales de uso, aunque carece de reconocimiento formal y de señalización. El espacio dispone de características adecuadas para su utilización como punto de observación paisajística, si bien no cuenta con elementos que lo definan claramente como recurso turístico integrado en el itinerario.

Desde el punto de vista de sus elementos de interés, se configura como un mirador panorámico secundario, con potencial como punto de parada previa al Mirador de Prado Real, aportando valor paisajístico y funcional dentro del recorrido. En cuanto a su estado actual, presenta una identificación inexistente, al no encontrarse cartografiado ni señalizado; una transitabilidad buena, sin limitaciones relevantes; y un estado general adecuado, aunque con carencias en su acondicionamiento específico como mirador. En materia de seguridad, los elementos de protección resultan insuficientes o mejorables, con ausencia o inadecuación de vallado (figura 72). Asimismo, el equipamiento es precario, limitándose a la presencia de bloques de hormigón utilizados como asientos, sin mobiliario específico, y la señalización es inexistente tanto a nivel direccional como interpretativo (figura 73)

La propuesta de actuación contempla, en primer lugar, la implantación de señalización identificativa, mediante la instalación de un elemento que permita reconocer y nombrar el mirador, así como su integración dentro de la señalética general de la Ruta de Boabdil. En segundo lugar, se plantea la incorporación de señalización interpretativa, mediante la colocación de un panel informativo con contenido paisajístico y su contextualización dentro del itinerario. En tercer lugar, se propone el acondicionamiento del espacio, incluyendo una mejora general del mirador que refuerce su carácter como punto de observación, así como la instalación de una valla de mayor resistencia y calidad que garantice la seguridad de los usuarios. Finalmente, se prevé la mejora del equipamiento, mediante la sustitución o adecuación de los elementos actuales de descanso a través de la instalación de bancos apropiados.

El nivel de intervención se considera bajo, al tratarse de actuaciones de mejora estética, funcional y de seguridad sin necesidad de obra estructural significativa. El objetivo principal es consolidar este primer mirador como recurso turístico complementario dentro de la Ruta de Boabdil, mejorando su identificación, seguridad y calidad de uso, y reforzando su integración en el conjunto del itinerario.

Mirador de Prado Real

La presente ficha técnica corresponde al acondicionamiento del punto de interés turístico denominado Mirador de Prado Real, integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de mejora de señalización, acondicionamiento del espacio y refuerzo de infraestructuras. Este mirador constituye un punto de observación paisajística de mayor entidad respecto a otros miradores próximos, al disponer de una superficie amplia y buenas vistas, lo que le confiere un papel relevante dentro del itinerario. No obstante, aunque cuenta con señalización identificativa en el

propio punto mediante un cartel de llegada (figura 74 y 75) , su localización puede generar confusión debido a la proximidad de otro mirador previo que no se encuentra adecuadamente señalizado.

En cuanto a sus elementos de interés, el Mirador de Prado Real se configura como un espacio panorámico de referencia dentro del recorrido, con potencial para consolidarse como punto principal de parada. En relación con su estado actual, presenta una identificación parcial, ya que dispone de señalización en el propio mirador pero insuficiente en los accesos; una transitabilidad buena (figura 76) , sin limitaciones relevantes; y un estado general adecuado, si bien requiere mejoras desde el punto de vista estético y funcional. En lo que respecta a las infraestructuras, existen elementos básicos como una estructura a modo de “entrada” (figura 77) y otra tipo carpa y farolas (figura 78), mientras que en materia de seguridad se detecta una ausencia o insuficiencia de elementos de protección, especialmente en lo relativo a vallado (figura 79). Asimismo, el equipamiento resulta limitado, al no disponer de mobiliario adecuado para la estancia, como bancos, y la señalización es mejorable, especialmente en los accesos y en su relación con otros miradores cercanos.

La propuesta de actuación contempla, en primer lugar, la mejora de la señalización direccional y de refuerzo, mediante la instalación de señalética en puntos previos del recorrido que permita evitar confusiones con otros miradores, así como su integración dentro de la señalización general de la Ruta de Boabdil. En segundo lugar, se plantea la incorporación de señalización interpretativa, mediante la colocación de un panel informativo con contenidos de carácter paisajístico, territorial y de contextualización dentro del itinerario. En tercer lugar, se propone el acondicionamiento del espacio, incluyendo la mejora del firme y la adecuación superficial del terreno, así como la reordenación y mejora estética del conjunto para dotarlo de una imagen más cuidada y coherente. Asimismo, se contempla la mejora de la seguridad, mediante la instalación de vallas de protección adecuadas en los límites del mirador. Finalmente, se prevé la mejora del equipamiento, a través de la incorporación de mobiliario, como bancos u otros elementos de descanso, que favorezcan la estancia del visitante.

El nivel de intervención se considera medio-bajo, al tratarse de actuaciones de mejora integral del espacio sin necesidad de grandes obras estructurales. El objetivo principal de la actuación es reforzar el papel del Mirador de Prado Real como punto principal de observación dentro de la Ruta de Boabdil, mejorando su accesibilidad cognitiva en términos de orientación, así como su seguridad, calidad estética y funcionalidad como espacio de estancia turística.

Adecuación del Mirador de Yegen

Ficha pre-exploración de la zona

La intervención incluye el acondicionamiento del mirador para mejorar su estado y funcionalidad, la mejora de la accesibilidad al espacio, la instalación de un panel interpretativo del paisaje y su integración en el itinerario de la ruta, reforzando su valor como punto de observación y descanso para los visitantes.

Ficha post-exploración de la zona

La presente ficha técnica corresponde al acondicionamiento del punto de interés turístico denominado Mirador de Yegen, integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de señalización, integración en itinerario y acondicionamiento ligero. Este mirador presenta, en términos generales, buenas condiciones de accesibilidad, contando incluso con una pequeña explanada habilitada para el estacionamiento de vehículos en sus inmediaciones (figura 80), lo que facilita su uso tanto para visitantes motorizados como para usuarios a pie. El acceso es sencillo y no presenta barreras relevantes; sin embargo, el mirador no se encuentra actualmente señalizado ni integrado de manera formal dentro de la Ruta de Boabdil (figura 81)

Desde el punto de vista de sus elementos de interés, se configura como un punto de observación paisajística con potencial como parada dentro del itinerario turístico. En relación con su estado actual, presenta una transitabilidad buena, con acceso rodado y peatonal adecuado, así como una accesibilidad alta, al permitir la llegada en vehículo hasta las proximidades del punto. No obstante, la señalización es inexistente en relación con su vinculación a la Ruta de Boabdil, lo que limita su visibilidad dentro del itinerario. El estado del espacio es aceptable, aunque se detecta la presencia de vegetación espontánea (hierbas) que afecta a la imagen general del lugar (figura 82). En términos de seguridad, el mirador dispone de una valla en buen estado (figura 83), por lo que no presenta problemas significativos en este ámbito. Por otro lado, el equipamiento es limitado o inexistente, al no contar con mobiliario específico que favorezca la estancia del visitante.

La única señalización con la que cuenta el mirador es una señal con un QR (figura 84), en el que facilita el link para una aplicación, para de esta forma obtener información del punto. Algo de este estilo se espera de la señalética oficial de la Ruta Boabdil, pero con el diseño de esta ya expuesto previamente.

La propuesta de actuación contempla, en primer lugar, la implantación de señalización identificativa y de integración en la ruta, mediante la instalación de un elemento que indique la pertenencia del mirador a la Ruta de Boabdil, así como su inclusión dentro de la señalética general del itinerario. En segundo lugar, se plantea la incorporación de señalización interpretativa, a través de la colocación de un panel informativo con contenidos relativos al entorno, el paisaje y su relación con la ruta. En

tercer lugar, se propone el acondicionamiento del espacio, que incluiría la limpieza y desbroce de la vegetación para mejorar la imagen y la usabilidad del mirador, así como la realización de pequeñas actuaciones de mantenimiento general. Finalmente, se contempla la mejora del equipamiento, mediante la instalación opcional de bancos u otros elementos de descanso que favorezcan la estancia del visitante.

El nivel de intervención se considera bajo, al tratarse de actuaciones puntuales centradas en la señalización, el mantenimiento y la mejora del equipamiento, sin necesidad de intervenciones estructurales significativas. El objetivo principal es integrar el Mirador de Yegen dentro de la Ruta de Boabdil, mejorando su visibilidad, funcionalidad y calidad como espacio de parada dentro del itinerario turístico.

Revalorización de la Ermita de Lourdes y su mirador

Ficha pre-exploración de la zona

Actuación en Válor. La intervención plantea una actuación mixta de carácter patrimonial y paisajístico, que incluye la mejora del entorno de la ermita, el acondicionamiento del mirador, la instalación de señalización interpretativa y la incorporación de mobiliario de descanso, con el objetivo de poner en valor el espacio y mejorar la experiencia de los visitantes dentro del itinerario.

Ficha post-exploración de la zona

La presente ficha técnica corresponde al acondicionamiento del punto de interés turístico denominado Ermita de Lourdes y Plaza de Lourdes (Válor), integrado en la Ruta de Boabdil, y se enmarca dentro de una tipología de rehabilitación patrimonial, señalización e integración en itinerario. La Ermita de Lourdes, ubicada en la Plaza de Lourdes de Válor (figura 85 y 86), constituye un elemento patrimonial de interés dentro del entorno urbano, formando un conjunto próximo a un espacio funerario —cementerio— que refuerza su valor histórico y cultural. No obstante, el estado actual de la ermita presenta un nivel de deterioro significativo, lo que compromete tanto su conservación como su uso.

En cuanto a sus elementos de interés, destacan la propia Ermita de Lourdes, como recurso patrimonial religioso con potencial de puesta en valor; la Plaza de Lourdes, como espacio público asociado al elemento patrimonial; y el entorno funerario, vinculado al cementerio, con interés histórico-cultural. En relación con su estado actual, el inmueble presenta un estado de conservación deficiente, con indicios de deterioro estructural y posible riesgo de derrumbe, lo que implica que la seguridad se encuentra potencialmente comprometida (figura 87 y 88). Asimismo, la señalización es

inexistente en relación con la Ruta de Boabdil, y su integración en el itinerario no está formalizada ni resulta visible para el visitante.

La propuesta de actuación contempla, en primer lugar, la rehabilitación del inmueble, mediante una evaluación técnica estructural de la ermita y la ejecución de intervenciones de consolidación y restauración que garanticen su estabilidad y conservación, así como la recuperación estética y funcional del edificio. En segundo lugar, se plantea la puesta en valor patrimonial, a través de la adecuación del entorno inmediato —Plaza de Lourdes— como espacio de interés dentro del itinerario, así como la integración del conjunto en la narrativa cultural de la Ruta de Boabdil. En tercer lugar, se propone la implantación de señalización, mediante la instalación de señalética que indique la pertenencia del punto a la ruta y la colocación de un panel interpretativo con información histórica, cultural y contextual del lugar. Finalmente, se contempla la mejora del entorno, mediante la ordenación y adecuación del espacio público circundante con el fin de facilitar la visita.

El nivel de intervención se considera medio-alto, al requerir actuaciones de carácter estructural junto con intervenciones de puesta en valor. El objetivo principal es garantizar la conservación de la Ermita de Lourdes y su entorno, integrándolos como recurso patrimonial dentro de la Ruta de Boabdil y mejorando su seguridad, visibilidad y valor cultural para el visitante.

Adecuación del Mirador de Cherín

Ficha pre-exploración de la zona

La intervención contempla el acondicionamiento del espacio para mejorar su uso y disfrute, la instalación de bancos como área de descanso, la mejora de la seguridad del entorno y la colocación de un panel interpretativo del paisaje, con el fin de facilitar la comprensión y valoración del entorno por parte de los visitantes.

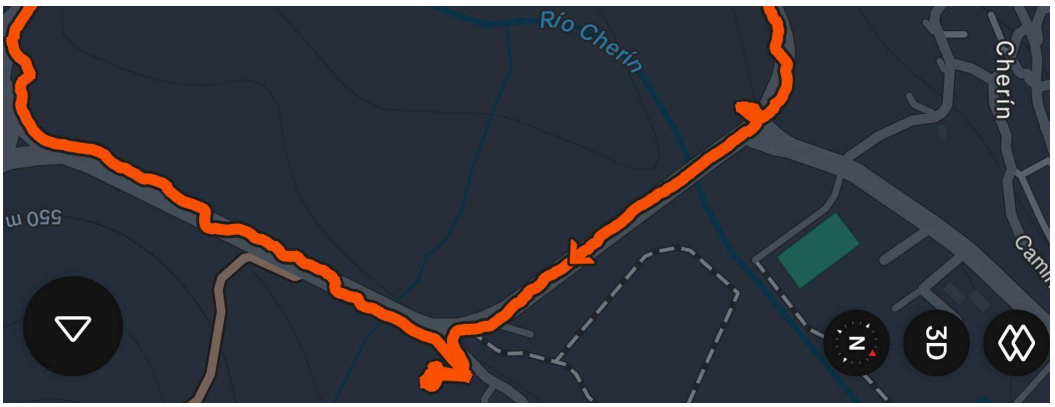
Ficha post-exploración de la zona

La actuación se articula en dos ámbitos diferenciados pero complementarios dentro del itinerario de la Ruta de Boabdil en el entorno de Cherín. En primer lugar, el acceso al Mirador de Cherín se inicia en la entrada del núcleo urbano, punto al que se llega tras completar el tramo previo entre Ugíjar y Cherín (figura 89). A partir de este punto, el recorrido se desarrolla íntegramente a través del viario urbano del municipio, discurriendo por carretera secundaria y atravesando el núcleo en su totalidad hasta alcanzar el mirador (figura 90 y 91). Este trazado presenta condiciones óptimas, sin dificultades

de orientación ni problemas de transitabilidad, ya que el viario es claro, continuo y accesible para todo tipo de usuarios, tanto peatones como ciclistas. No se detectan obstáculos físicos ni limitaciones técnicas, por lo que el estado actual del tramo puede calificarse como excelente en términos de transitabilidad y accesibilidad, con un nivel de seguridad adecuado debido a la baja intensidad del tráfico. No obstante, se identifica una carencia significativa en materia de señalización vinculada a la Ruta de Boabdil, especialmente en lo relativo a la orientación del visitante hacia el mirador. Por ello, la propuesta de actuación se centra en la instalación de señalética direccional desde la entrada del municipio y a lo largo del recorrido urbano, así como en la integración del mirador dentro del sistema general de señalización de la ruta. El nivel de intervención es bajo, al no requerirse actuaciones físicas sobre la infraestructura existente, siendo el objetivo principal garantizar la correcta orientación del visitante y reforzar la legibilidad del itinerario en su tramo urbano.

En segundo lugar, el propio Mirador de Cherín se configura como un punto de interés turístico consolidado dentro del recorrido, que presenta unas condiciones óptimas de uso tanto en términos de accesibilidad como de equipamiento. El acceso se realiza mediante carretera, lo que garantiza una llegada cómoda y sin dificultades, y el espacio cuenta con elementos adecuados para la estancia, como bancos y mobiliario básico, así como con una valla de protección en buen estado que asegura unas condiciones adecuadas de seguridad (figura 92 y 93). En este sentido, el estado actual del mirador es excelente en cuanto a transitabilidad, accesibilidad, seguridad y equipamiento. Sin embargo, al igual que ocurre con el tramo de acceso, se detecta la ausencia de señalización que lo identifique e integre formalmente dentro de la Ruta de Boabdil. En consecuencia, la propuesta de actuación se limita a la implantación de señalización identificativa que indique su pertenencia a la ruta, así como a la incorporación de señalización interpretativa mediante la colocación de un panel informativo con contenido sobre el paisaje, el propio mirador y su vinculación con el itinerario, complementado con códigos QR que permitan ampliar la información en formato digital. El nivel de intervención es bajo, ya que no se requieren actuaciones adicionales de acondicionamiento físico, siendo el objetivo fundamental reforzar la visibilidad, interpretación y valor turístico del mirador dentro del conjunto de la Ruta de Boabdil.

El itinerario a seguir para acceder al mirador de Cherín queda recogido en la imagen adjunta, registrado con la aplicación Strava:

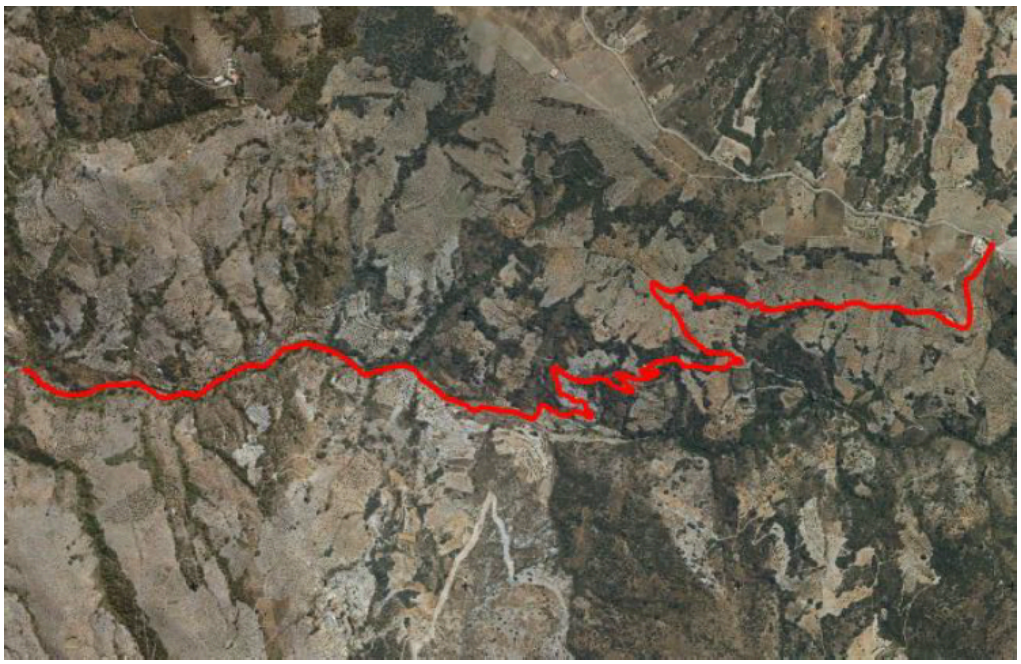


ADAPTACIÓN DE TRAMOS CONCRETOS

REHABILITACIÓN DE SENDERO CON INCLUSIÓN DE RUTA CICLOTURISTA (Torvizcón)

Ficha pre-exploración de la zona

La presente actuación se enmarca dentro del Eje Estratégico E1: Adecuación física y puesta en valor del patrimonio de la Ruta de Boabdil, concretamente en el Objetivo Específico OE1.1, orientado a garantizar la accesibilidad, continuidad y seguridad del recorrido mediante el desarrollo de infraestructuras adecuadas y una señalización homogénea a lo largo del itinerario. Asimismo, se integra en la Línea de Actuación LA1.1.2, centrada en la adecuación y mejora de caminos y tramos singulares del sendero, con el propósito de reforzar la funcionalidad y la puesta en valor del trazado histórico.



En este contexto, se plantea la rehabilitación del sendero conocido como “Pedro Antonio de Alarcón” y su adaptación parcial como ruta cicloturista, con el objetivo de reforzar la conexión entre el casco urbano de Torvizcón y el entorno natural de la Sierra de la Contraviesa. La intervención se basa en la recuperación y puesta en valor de un antiguo camino tradicional, incorporando al mismo tiempo las adaptaciones necesarias para permitir su uso tanto por senderistas como por ciclistas. De este modo, la actuación pretende diversificar los usos recreativos del itinerario, fomentar el turismo activo y ampliar el público potencial vinculado a la Ruta de Boabdil, contribuyendo además a impulsar el desarrollo turístico en zonas rurales con un elevado valor paisajístico y patrimonial.

Para llevar a cabo esta intervención será necesario, en primer lugar, realizar un estudio previo de viabilidad técnica y de impacto ambiental que permita evaluar la compatibilidad del tránsito mixto entre peatones y ciclistas, así como garantizar la protección de los ecosistemas presentes en el entorno. A partir de los resultados obtenidos en dicho estudio se diseñará una solución técnica que combine tramos específicamente ciclables con otros destinados prioritariamente al tránsito peatonal, incorporando señalización clara y estableciendo anchos diferenciados en aquellos puntos donde resulte necesario. Asimismo, se contemplará la creación de desvíos seguros y la adecuada señalización de los distintos niveles de dificultad del recorrido.

Las actuaciones previstas incluirán la mejora y acondicionamiento del firme del sendero, la instalación de señalética específica orientada a senderistas y ciclistas, así como la creación de pequeños puntos de descanso dotados de sombra y elementos informativos sobre el itinerario. De igual modo, se prevé la incorporación de recursos de información geolocalizada que faciliten la interpretación del recorrido y su integración en redes de rutas cicloturistas. Desde el punto de vista ambiental, se adoptarán diversas medidas destinadas a minimizar el impacto sobre el medio natural, entre ellas la instalación de cunetas vegetadas o elementos de geotextil para reducir la erosión del terreno, la protección de posibles pasos de fauna y la señalización de aquellos tramos que presenten mayores dificultades o riesgos para los usuarios.

En paralelo, será necesario tramitar los permisos administrativos correspondientes y seleccionar empresas contratistas con experiencia en la adecuación de trazados de uso mixto. Asimismo, se plantea promover la formación de guías locales y empresas vinculadas al turismo activo que puedan ofrecer servicios cicloturistas asociados a la ruta, contribuyendo de este modo a dinamizar la economía local. Una vez finalizadas las obras y puesta en funcionamiento la ruta, se implantará un sistema de control de aforos y un plan de mantenimiento periódico con el fin de garantizar la conservación de la infraestructura y asegurar su sostenibilidad a medio y largo plazo.

En cuanto a los agentes implicados en el desarrollo de la actuación, se prevé la participación de diferentes administraciones e instituciones vinculadas a la gestión del territorio y del patrimonio. Entre ellas destacan la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Cultura y Deporte, la Diputación de Granada, la Mancomunidad de Municipios de la Alpujarra Granadina y el Ayuntamiento de Torvizcón, cuya colaboración institucional resulta fundamental para garantizar la adecuada planificación, ejecución y mantenimiento de la actuación propuesta dentro del marco del desarrollo territorial de la Ruta de Boabdil.

Ficha post-exploración de la zona

Inicio del recorrido

Al comienzo de la ruta se identifica un punto en el que sería necesaria la instalación de señalización indicativa del inicio del itinerario, ya que actualmente no se encuentra claramente definido dónde comienza la ruta de Pedro Antonio de Alarcón (figura 94 y 95). Se adjuntan una serie de fotografías del lugar en el que se considera que debería ubicarse dicha señalética.

Como se aprecia en el material gráfico adjunto arriba, se requiere de señalética para un acceso a la ruta más explícito. La ruta comienza en un camino de tierra que baja por la parte izquierda del parque de la segunda imagen. El itinerario comienza descendiendo hasta una rambla, desde donde se inicia el recorrido propiamente dicho (Figura 96).

En este punto se detectan dos cuestiones principales:

1. Falta de claridad en el punto de inicio de la ruta, lo que dificulta su identificación por parte de los usuarios.

2. El inicio del itinerario se sitúa dentro de una rambla, lo que supone un posible problema de accesibilidad.

Durante la inspección, realizada en el mes de marzo y en condiciones meteorológicas estables (sin precipitaciones), el tránsito por este tramo no presenta dificultades. No obstante, en episodios de lluvias intensas o fenómenos como DANAs, esta zona podría resultar fácilmente inundable, lo que comprometería la accesibilidad y seguridad del recorrido. Por este motivo, sería recomendable evaluar la posibilidad de habilitar un trazado alternativo que permita el acceso al itinerario sin discurrir por la rambla en situaciones de lluvias o crecidas.

Cabe destacar la presencia de coches a lo largo del primer tramo de la ruta (es decir a través de la rambla) (figura 97) ¿Podría esto poner en jaque la seguridad de los futuros transeúntes del sendero?

Tramo de la rambla

A lo largo del recorrido por la rambla, el camino es atravesado por un pequeño arroyo en varias ocasiones (figura 98 y 99). Este elemento no presenta actualmente dificultades para su cruce, dado su reducido tamaño, por lo que el paso se realiza sin problemas, pero se reitera, que en el caso de encontrarnos en una época del año con diversidad climatológica (con fenómenos como lluvias y DANAs), se pone en duda la accesibilidad de la entrada a la ruta.

Características generales del camino (en la parte de la rambla)

Se observa que la parte del camino situado en la rambla cuenta con riesgo de inundación, especialmente se observa esto en la figura 100, donde se aprecia que las plantas del entorno han sido arrastradas por una corriente de agua en algún momento (demostrando esto la posible inundabilidad del tramo).

Inicio de la subida

Posteriormente, el itinerario abandona el trazado de la rambla y comienza un tramo ascendente con cierto desnivel. Este desnivel se considera accesible y transitable, sin presentar dificultades significativas para el tránsito. En este punto comienza a evidenciarse uno de los principales problemas del itinerario: la ausencia o insuficiencia de señalización, lo que genera confusión respecto a la continuidad de la ruta, en muchas ocasiones se da la situación de una bifurcación del sendero en 2 caminos transitables, sin ningún tipo de señalización (figura 101 y 102). En este caso me he podido orientar mirando la aplicación que estaba usando para seguir el recorrido de la Ruta de Pedro Antonio de Alarcón.

Problemas de orientación durante el recorrido

Debido a la escasez de señalización, se producen confusiones en varios puntos del recorrido, especialmente en intersecciones o cambios de dirección. Durante la inspección se registraron varios errores de orientación. El primero de ellos tuvo lugar aproximadamente entre los 40 y 50 minutos de recorrido. En ese momento se tomó un camino incorrecto debido a la mala posición de una señal, que era susceptible de confusión (figura 103); lo que obligó posteriormente a regresar sobre el mismo tramo descendiendo nuevamente hasta retomar el itinerario correcto de la ruta de Pedro Antonio de Alarcón.

Características generales del camino (una vez iniciada la subida, fuera de la rambla)

A lo largo del recorrido se observa que las vistas paisajísticas son destacables (figura 104), así como edificaciones de posible interés turístico (figura 104 y 105), constituyendo un elemento positivo del itinerario.

En cuanto a las características físicas del camino, la anchura del trazado se sitúa generalmente en torno a los dos metros o algo superior (figura 106), con algunas variaciones puntuales. No obstante, estas dimensiones permiten el tránsito tanto de peatones como de bicicletas sin presentar problemas significativos.

Incidencia tras aproximadamente 1 h 20 – 1 h 30 de recorrido

Tras aproximadamente una hora y veinte minutos o una hora y media de recorrido, se localiza una bifurcación del camino. Ante la ausencia de señalización, se asumió que la continuidad del itinerario correspondía al camino que aparentemente presentaba mejores condiciones de accesibilidad. Sin embargo, esta elección resultó ser incorrecta. El camino tomado no correspondía con la ruta de Pedro Antonio de Alarcón, por lo que fue necesario ascender por dicho tramo y posteriormente regresar descendiendo hasta el punto de bifurcación.

Este tramo presenta además peores condiciones de accesibilidad, motivo por el cual se adjuntan fotografías del mismo (figura 107 y 108). Durante el ascenso se identificó además un pequeño barranco, de reducidas dimensiones, que constituye otro elemento que debería ser objeto de mejora o adecuación si se pretendiera habilitar dicho paso.

Última incidencia del recorrido

Posteriormente, debido nuevamente a la falta de señalización, se produjo otra confusión en el itinerario, lo que obligó a volver a descender para retomar el camino correcto. Una vez retomada la ruta de Pedro Antonio de Alarcón, se detectó la presencia de una valla con alambre de espino que impedía el paso (figura 109) Este elemento resulta especialmente llamativo, ya que, en principio, la ruta se considera de titularidad pública. Ante la imposibilidad de determinar si se trataba de un cerramiento de propiedad privada o una limitación temporal, y dado que el paso estaba físicamente bloqueado, fue necesario interrumpir el recorrido y regresar, al no poder continuar por el trazado.

Rasgos técnicos generales del itinerario

En términos generales, el itinerario presenta buenas condiciones de accesibilidad, siendo en la mayor parte de su trazado transitable y adecuado para su posible acondicionamiento como ruta cicloturista.

No obstante, se identifican algunas limitaciones puntuales. En el tramo final del recorrido se detectó la presencia de una valla con alambre de espino que impide el paso, lo que impidió continuar con la inspección. Se desconoce si este elemento corresponde a un cerramiento de propiedad privada o a algún tipo de limitación temporal, aunque, en principio, la ruta debería continuar más allá de ese punto.

En cuanto a las condiciones físicas del camino, el itinerario presenta un ancho medio aproximado de 2,5 metros, lo que resulta suficiente para permitir el tránsito de peatones y bicicletas sin dificultades significativas. El sendero presenta una irregularidad relativamente baja en la mayor parte del recorrido, lo que contribuye a su buena accesibilidad. Sin embargo, se han detectado algunos tramos concretos en los que la textura del firme, la presencia de piedras y determinados taludes o desniveles podrían dificultar el paso de bicicletas. En estos puntos sería recomendable realizar actuaciones de acondicionamiento del firme para garantizar la transitabilidad en el caso de su adecuación como ruta cicloturista. Asimismo, uno de los principales déficits identificados a lo largo del recorrido es la falta de señalización, lo que genera dificultades de orientación en diversas bifurcaciones del camino.

En síntesis, el itinerario se encuentra en un estado general bastante favorable, requiriendo principalmente mejoras en la señalización, intervenciones puntuales en el firme en determinados tramos y la clarificación del acceso en el punto final del recorrido.

Observación adicional sobre trazado alternativo

Durante la inspección del itinerario se ha tenido en cuenta la existencia de un tramo de la ruta original que discurre directamente por la rambla, lo que implica un alto riesgo de inundabilidad, especialmente durante episodios de lluvias intensas o crecidas. Ante esta circunstancia, se ha identificado un camino secundario que discurre aproximadamente en paralelo al trazado principal, pero situado a una cota ligeramente superior y sin atravesar directamente la rambla. Este camino alternativo se aproxima a la rambla únicamente en un tramo reducido, evitando la mayor parte de la zona potencialmente inundable.

Con el objetivo de mejorar la accesibilidad y la seguridad del itinerario, durante la inspección se ha optado por realizar el recorrido a través de este trazado alternativo, evitando así la mayor parte del tramo que discurre por la rambla y que podría resultar impracticable en determinadas condiciones meteorológicas.

Debido a sus mejores condiciones de transitabilidad y menor exposición al riesgo de inundación, este camino secundario se considera una alternativa viable al trazado original, por lo que quedará registrado e incorporado en el mapa de la ruta elaborado durante el trabajo de campo.

Observación sobre el tramo del camino alternativo

Una vez alcanzado el tramo correspondiente al camino secundario que evita la zona inundable de la rambla, se observa que este presenta unas condiciones de accesibilidad ligeramente inferiores en comparación con el trazado original que discurre por la propia rambla.

Este camino alternativo discurre de forma aproximadamente paralela al cauce, permitiendo evitar gran parte del tramo potencialmente inundable. No obstante, a lo largo del recorrido existe un punto en el que el camino secundario vuelve a confluir con la rambla, por lo que el itinerario pasa a combinar tramos con distinta exposición a posibles episodios de inundación.

De este modo, el recorrido quedaría compuesto por tres tipos de tramos diferenciados:

-Un tramo claramente inundable, correspondiente al itinerario que discurre directamente por la rambla.

-Un tramo no inundable, asociado al camino secundario situado fuera del cauce.

-Un tramo intermedio, en el que el camino vuelve a aproximarse o conectarse con la rambla, donde la inundabilidad podría ser menor o más puntual.

En este sentido, cabe señalar que no necesariamente toda la superficie ocupada por la rambla presenta el mismo nivel de riesgo de inundación, por lo que sería necesario analizar con mayor detalle qué partes del trazado podrían mantenerse dentro del cauce y cuáles deberían desviarse hacia el camino alternativo.

En cuanto a las condiciones de accesibilidad, el camino secundario presenta en general un estado ligeramente menos favorable que el trazado original, aunque no supone una limitación estructural para su adecuación. En determinados tramos se observan irregularidades del terreno, obstáculos naturales y un firme menos uniforme, lo que reduce su transitabilidad en su estado actual.

Actualmente, el itinerario resulta adecuado para un uso senderista, ya que puede recorrerse a pie sin dificultades significativas. Sin embargo, si se plantea su adaptación como ruta cicloturista, sería

recomendable realizar actuaciones de acondicionamiento del firme y mejora del trazado, eliminando obstáculos y suavizando determinados tramos para garantizar la circulación de bicicletas.

A pesar de estas limitaciones puntuales, las características del terreno permiten considerar que el camino podría adaptarse sin grandes dificultades, por lo que el trazado alternativo se plantea como una solución viable para evitar la mayor parte del tramo inundable de la rambla.

Con respecto al siguiente bloque de acciones llevadas a cabo tenemos las **Jornadas las hacedoras de la alpujarra: de la memoria nazarí a la voz rural.**

RUTA DE BOABDIL

Las Hacedoras de la Alpujarra:

De la Memoria Nazarí a la Voz Rural

Tipo de contrato	Contrato menor — art. 118 LCSP
Importe máximo	15.000,00 € (IVA incluido)
Fecha de realización	Octubre 2026
Ámbito territorial	Ruta de Boabdil — Alpujarra (Granada)
Entidad promotora	Diputación de Granada / CEHVAL (UGR)
Edición del documento	Mayo 2026 — Borrador revisado

1. JUSTIFICACIÓN

La presente iniciativa se enmarca en la Ruta de Boabdil y en la necesidad de rescatar y visibilizar el papel de las mujeres como sujetos históricos activos en la Alpujarra, trazando un arco cronológico que une la época nazarí con la realidad rural contemporánea.

El relato oficial de la Ruta ha priorizado históricamente hitos bélicos y arquitectónicos de carácter masculino, relegando al olvido los espacios de resistencia y producción femenina. Este proyecto propone un enfoque feminista y decolonial que pone en valor la continuidad de los saberes: desde las maestras artesanas de la seda y las expertas en farmacopea de Al-Ándalus, hasta las actuales depositarias de la cultura oral y el trabajo agrícola alpujarreño.

A través de la investigación académica del CEHVAL, las jornadas conectan el rigor histórico sobre la mujer nazarí con la memoria viva de las mujeres rurales actuales. Al involucrar a los centros educativos, se dota a la juventud de una narrativa histórica propia y se combate el aislamiento generacional, transformando el legado nazarí en motor de orgullo territorial y cohesión social frente al reto demográfico.

Nota de revisión: alcance territorial del proyecto

Dada la limitación presupuestaria (15.000 €, contrato menor), el proyecto se concreta en 2 municipios de la Ruta de Boabdil, con 1 IES y 1 CEIP por municipio (4 centros educativos en total). Se proponen como municipios piloto Lanjarón y Órgiva por su dotación de centros, accesibilidad y arraigo en la ruta, aunque la decisión final corresponde a la Diputación y a los ayuntamientos. La metodología está diseñada para ser replicable en jornadas sucesivas con financiación adicional.

2. OBJETIVOS E INDICADORES DE EVALUACIÓN

Código	Objetivo	Indicadores de verificación
OG	Revalorizar la voz de la mujer en la Alpujarra a través de un diálogo intergeneracional que vincule el pasado nazarí con la tradición rural actual.	Satisfacción global ≥ 80% en encuesta final Cobertura en ≥ 2 medios comarcales
OE1	Divulgar la investigación histórica sobre la mujer nazarí en el ámbito educativo.	≥ 4 sesiones en aula realizadas ≥ 120 alumnos participantes 100% de centros reciben dossier pedagógico previo
OE2	Recuperar y documentar el patrimonio inmaterial y la memoria oral de las mujeres mayores.	≥ 30 mujeres mayores participantes en Bloque II ≥ 20 objetos con historia registrados 1 mapa de saberes elaborado por municipio
OE3	Fomentar la creatividad y el pensamiento crítico en la infancia y juventud.	≥ 80 trabajos (relatos/dibujos) recibidos en el buzón 100% de centros realizan el taller creativo

OE4	Generar espacios de convivencia que mitiguen la soledad no deseada y acerquen jóvenes a sus raíces.	≥ 2 encuentros intergeneracionales celebrados ≥ 50 jóvenes participan en el Bloque II ≥ 1 testimonio documentado por municipio
OE5	Fortalecer la colaboración institucional entre Diputación, CEHVAL, Ayuntamientos y Centros Educativos.	Firma de al menos 2 convenios/acuerdos de colaboración Asistencia de alcalde/a o concejal/a en acto de cierre en cada municipio

3. ESTRUCTURA DE LA ACTIVIDAD — CUADRO SINÓPTICO

Bloque	Enfoque	Espacio	Momento	Actividades principales
BLOQUE I	Educativo	2 municipios 1 IES + 1 CEIP c/u	Viernes mañana (horario lectivo)	Proyección audiovisual + Charla experta + Taller creativo (relato/dibujo) + Buzón de la Memoria
BLOQUE II	Comunitario	Centro Cultural / Biblioteca municipal	Viernes tarde o Sábado tarde	Apertura narrativa + Taller Objetos con Historia + Diálogo intergeneracional + Mapa de los Saberes + Merienda tradicional
BLOQUE III	Cierre festivo	Plaza principal del municipio	Domingo mañana	Desayuno tradicional + Exposición "Tendedero" + Entrega premios + Reconocimiento público a mujeres

3.1. Cronograma del fin de semana (por municipio)

Día	Franja horaria	Espacio	Actividad
Viernes	9:00 – 11:00 h	IES / CEIP	Bloque I: Proyección + Charla + Taller creativo (2 sesiones separadas por recreo)
Viernes	11:00 – 12:30 h	IES / CEIP	Bloque I (segunda sesión tras recreo): Taller creativo + Presentación del concurso + Buzón de la Memoria
Viernes / Sábado	17:00 – 20:00 h	Centro Cultural / Biblioteca	Bloque II: Memoria Viva — Objetos, diálogo intergeneracional, Mapa de Saberes, merienda tradicional
Domingo	10:00 – 13:00 h	Plaza del pueblo	Bloque III: Desayuno tradicional + Exposición + Entrega de premios + Acto institucional de cierre

4. CENTROS EDUCATIVOS PARTICIPANTES

El proyecto se ejecutará en 2 municipios, con participación de 4 centros educativos en total (1 IES y 1 CEIP por municipio). La propuesta contempla los siguientes centros, aunque la confirmación de los mismos depende de la adhesión de los ayuntamientos y de la disponibilidad de los centros.

#	Municipio	Centro educativo	Tipo	Nivel / Alumnado estimado
1	**Cádiar**	IES Al-Cadí	IES	ESO y Bachillerato — estimado 80 alumnos participantes
2	**Cádiar**	CEIP Rio Chico	CEIP	Ed. Primaria (3.º – 6.º) — estimado 50 alumnos participantes
3	**Mecina Bombarón**	IES Colegio Público Las Acequias	IES	ESO y Bachillerato — estimado 80 alumnos participantes
4	**Mecina Bombarón**	CEIP San Miguel	CEIP	Ed. Primaria (3.º – 6.º) — estimado 50 alumnos participantes
TOTAL	**2 municipios**	**4 centros educativos**	**2 IES + 2 CEIP**	**Estimado: ≥ 260 alumnos participantes**

NOTA: Los nombres de los centros son orientativos y corresponden a los existentes en cada municipio en la fecha de redacción de este documento. Deberá verificarse su disponibilidad en el momento de la formalización del contrato.

5. RECURSO AUDIOVISUAL DEL BLOQUE I: OPCIONES Y ALTERNATIVAS

El recurso audiovisual es el elemento ancla del Bloque I. La propuesta original contempla el documental producido por el CEHVAL (28 min), proyectado en la Semana Cultural del IES Alpujarra de Órgiva. No obstante, al tratarse de un recurso cuya cesión de derechos de exhibición debe formalizarse mediante convenio específico, se establecen tres escenarios con sus respectivas alternativas:

	Escenario	Recurso audiovisual	Condiciones / Observaciones
A	**OPCIÓN PREFERENTE**	Documental "Mujeres en la Alpujarra Nazarí" (CEHVAL / UGR). Duración: 28	Requiere firma de acuerdo de cesión de derechos de exhibición con fines educativos

	(documental CEHVAL disponible)	min. Proyección íntegra en IES; fragmentos de 3-4 min en CEIP.	no comerciales. Gestión: Diputación/CEHVAL con mínimo 3 semanas de antelación.
B	**OPCIÓN ALTERNATIVA 1** (si el documental no está disponible)	Presentación audiovisual curada (30 diapositivas, ~25 min) elaborada por las ponentes del CEHVAL, con fotografías de yacimientos, piezas arqueológicas, reconstrucciones y mapas. Diseño a cargo del equipo técnico del proyecto.	Producción estimada: 4-6 h de trabajo técnico. Coste ya contemplado en partida de materiales. 100% de derechos propios. Adaptable a cualquier centro sin necesidad de permisos adicionales.
C	**OPCIÓN ALTERNATIVA 2** (recursos externos de libre acceso)	Selección de fragmentos de documentales en abierto: "Al-Ándalus, el legado" (RTVE Archivo) "La herencia andalusí" (Canal Sur Archivo) Selección de 3-4 clips (4 min c/u) temáticos: seda, cerámica, plantas medicinales, gestión del agua.	Verificar términos de uso educativo no comercial de cada plataforma antes de la proyección. El equipo técnico del proyecto realiza la curación y montaje previo del material. Sin coste de adquisición.

RECOMENDACIÓN: Con independencia de la opción audiovisual utilizada, se recomienda complementar la proyección con material impreso (ficha-guía de 1 página A4) que oriente la mirada del alumnado hacia los elementos clave: roles de la mujer, objetos cotidianos y continuidad con el presente. Esta ficha tiene coste mínimo y multiplica el impacto pedagógico.

6. PONENTES Y EQUIPO ACADÉMICO

Ponente	Perfil	Rol en las jornadas	Bloque(s)
Margarita M. Birriel Salcedo	*Presidenta CEHVAL / Profesora Historia Moderna (UGR)*	Moderadora y ponente principal en Bloques I, II y III. Aporta el marco teórico de género e historia moderna. Conecta pasado nazarí con transición morisca.	**I, II y III**
Paula Sánchez Gómez	*Co-directora del documental / Historiadora-Arqueóloga*	Explica el proceso de investigación detrás del audiovisual. Perfil ideal para mostrar al alumnado cómo se construye la historia desde los restos materiales.	**I**
Bárbara Boloix	*Prof. Estudios Árabes e Islámicos (UGR)*	Especialista en mundo nazarí. Profundiza en la vida cotidiana y estatus de la mujer en Al-Ándalus. Enfoque feminista y contextualización histórica.	**I**
Adela Fábregas	*Catedrática Historia Medieval (UGR)*	La Alpujarra como sistema económico y social complejo. Las mujeres como agentes activos. Alternativa o	**I**

		complemento a Boloix según disponibilidad.	
María Teresa García del Moral	*Filóloga / Especialista "Objetos con Historia"*	Facilitadora del Taller de Objetos con Historia (Bloque II). Experiencia directa con dinámicas de memoria oral y patrimonio inmaterial.	II

NOTA: Para el Bloque III (acto de cierre institucional), se confirma la participación del Alcalde/sa y Concejal/a de Cultura de cada municipio, así como de una representante de la Asociación de Mujeres local elegida por el colectivo.

7. RESULTADOS ESPERADOS E IMPACTO

Dimensión de impacto	Resultados esperados
Social	Empoderamiento de mujeres rurales como "guardianas de la memoria". Reducción de la soledad no deseada. Refuerzo del vínculo afectivo de los jóvenes con su territorio.
Educativo	Archivo de ≥ 80 dibujos y relatos sobre historia nazarí con perspectiva de género. Materiales pedagógicos reutilizables en cursos posteriores.
Territorial	Posicionamiento de la Ruta de Boabdil como referente de desarrollo comunitario sostenible más allá del turismo monumental.
Institucional	Metodología colaborativa Diputación – CEHVAL – Ayuntamientos exportable a otros municipios de la ruta.
Producto final	"Mapa de los Saberes" físico (≥ 2 x 2 m) y digital (infografía interactiva) con la geografía inmaterial de los 2 municipios participantes.

8. CALENDARIO DE EJECUCIÓN — OCTUBRE 2026

Periodo	Fase	Acciones clave
Junio 2026	Arranque y coordinación	Contacto formal con ayuntamientos de Cádiar y Mecina Bombarón Contacto con IES y CEIP participantes Inicio de gestiones con ponentes Solicitud de cesión del documental al CEHVAL (Opción A)
Julio 2026	Contratación y producción	Confirmación de ponentes y firma de acuerdos Diseño de identidad visual del proyecto Inicio de producción de materiales didácticos

		Redacción del dossier pedagógico
Agosto 2026	Producción y difusión	Impresión de cartelería y materiales Diseño e impresión del Mapa de los Saberes Producción/curación del recurso audiovisual (según opción) Preparación de obsequios e incentivos
1-15 septiembre 2026	Comunicación y preparación final	Lanzamiento campaña de difusión (redes, radio comarcal, prensa) Envío de dossiers pedagógicos a centros educativos Reunión de coordinación con docentes responsables Pruebas técnicas de equipamiento
15-30 septiembre 2026	Confirmación y logística	Confirmación definitiva de asistentes (ponentes, autoridades) Gestión de autorizaciones RGPD y uso de imagen en centros Contratación de catering local Instalación cartelería en centros y espacios municipales
1.er fin de semana Octubre 2026	**JORNADAS — Municipio 1 (Cádiar)**	Viernes: Bloque I en IES Cañada de las Fuentes y CEIP Viernes tarde o Sábado tarde: Bloque II "Memoria Viva" Domingo: Bloque III — Cierre en Plaza
3.er fin de semana Octubre 2026	**JORNADAS — Municipio 2 (Mecina Bombarón)**	Viernes: Bloque I en IES La Alpujarra y CEIP Viernes tarde o Sábado tarde: Bloque II "Memoria Viva" Domingo: Bloque III — Cierre en Plaza
Noviembre 2026	Evaluación y memoria final	Recogida y análisis de encuestas de satisfacción Sistematización de indicadores Elaboración de la Memoria Final de resultados Digitalización del Mapa de los Saberes Difusión de resultados e impacto

9. PRESUPUESTO DESGLOSADO

El presente proyecto se financia mediante contrato menor al amparo del artículo 118 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, con un importe máximo de 15.000,00 € (IVA incluido). El desglose de partidas responde a los criterios de eficiencia, concurrencia territorial (2 municipios) y maximización del impacto.

Partida	Descripción	Uds.	P. unit. (€)	Total (€)	%
1. Coordinación técnica	Dirección técnica del proyecto (Diputación / técnico externo). Incluye gestión de ponentes, coordinación con centros, seguimiento y memoria final. 2 municipios × jornada completa.	1	2.200,00	**2.200,00**	14,67%

2. Honorarios ponentes	Hasta 4 ponentes activas × 2 municipios = 8 intervenciones. Incluye preparación de materiales específicos. Honorario medio: 350 €/intervención.	8	350,00	**2.800,00**	18,67%
3. Desplazamiento y dietas ponentes	Viaje (Granada capital ↔ Alpujarra), alojamiento 1 noche y dietas para ponentes desplazadas. Estimación media por ponente y municipio.	8	100,00	**800,00**	5,33 %
4. Producción materiales didácticos	Impresión dossier pedagógico (50 ej./centro × 4 centros), plantillas taller dibujo, bases del concurso, fichas guía audiovisual, cartelería expositiva (roll-ups y carteles A3).	1	850,00	**850,00**	5,67 %
5. Mapa de los Saberes	Impresión gran formato (2 unidades, 2 × 1,5 m cada una en lona o papel plotter), rotuladores, post-its y materiales complementarios.	2	220,00	**440,00**	2,93 %
6. Equipamiento técnico (alquiler)	Proyector + pantalla, sistema de sonido (2 micrófonos inalámbricos + altavoz), ordenador portátil. 2 municipios × 3 días.	2	350,00	**700,00**	4,67 %
7. Catering — Merienda Bloque II	Infusiones tradicionales, repostería local (polvorones, roscos, alfajores). Estimación: 50 personas × 2 municipios.	100	6,00	**600,00**	4,00 %
8. Catering — Desayuno Bloque III	Desayuno tradicional en plaza (pan, aceite, jamón serrano, almendras, miel, frutos secos, infusiones). Estimación: 80 personas × 2 municipios.	160	7,50	**1.200,00**	8,00 %
9. Obsequios mujeres mayores	Bolsas de tela lino (semillas aromáticas locales + tarjeta "Gracias por guardar nuestra memoria"). 30 mujeres × 2 municipios.	60	8,00	**480,00**	3,20 %
10. Premios concurso alumnado	1.er premio relato + 1.er premio dibujo × 2 categorías (IES y CEIP) × 2 municipios = 8 premios. Vouchers aventura y/o material tecnológico.	8	120,00	**960,00**	6,40 %
11. Obsequios participantes Bloque II (jóvenes)	Obsequio participación: llaveros/pegatinas con diseño nazarí. 50 jóvenes × 2 municipios.	100	4,50	**450,00**	3,00 %
12. Reportaje audiovisual y fotográfico	Contratación de técnico audiovisual (foto + vídeo) para los 2 municipios. Material editado para memoria final y difusión en redes.	1	1.200,00	**1.200,00**	8,00 %
13. Difusión y comunicación	Gestión de redes sociales institucionales, notas de prensa, colaboración con medios	1	420,00	**420,00**	2,80 %

	comarcales (Radio Alpujarra, Granada Hoy). Diseño gráfico identidad visual.				
14. Fondo de contingencia (5%)	Sustitución de ponentes, averías técnicas, imprimibles adicionales, adaptaciones de última hora.	1	650,00	**650,00**	4,33 %
BASE IMPONIBLE				**11363,64 €**	
IVA (21%)				**2386,36 €**	
TOTAL PROYECTO (IVA INCLUIDO)				**15.000,00 €**	**100 %**

Distribución presupuestaria por áreas

Área	Importe (€)	% sobre total
Personal y honorarios (coord. + ponentes + AV)	**6.200,00**	41,33%
Contenido y materiales (producción + impresos + mapa)	**1.290,00**	8,60%
Logística y equipamiento (técnico + transporte)	**1.500,00**	10,00%
Catering (merienda + desayuno × 2 municipios)	**1.800,00**	12,00%
Incentivos y reconocimientos (premios + obsequios)	**1.890,00**	12,60%
Difusión y comunicación	**420,00**	2,80%
Contingencia	**650,00**	4,33%
IVA (21%)	**2.250,00**	15,00%

10. LOGÍSTICA, GESTIÓN Y PLAN DE CONTINGENCIA

10.1. Coordinación del proyecto

Se designará una Dirección Técnica General (Diputación de Granada / CEHVAL) responsable de la supervisión integral, y una figura de Coordinación Local en cada municipio (Ayuntamiento o agente colaborador), con apoyo de voluntariado para logística y dinamización.

10.2. Aspectos transversales

Aspecto	Medidas
Protección de datos (RGPD)	Recogida de autorizaciones de imagen y datos en todos los centros educativos. Gestión de trabajos del alumnado conforme al reglamento europeo de protección de datos.
Accesibilidad	Verificación de accesibilidad para personas mayores o con movilidad reducida en todos los espacios del Bloque II y III. Coordinación de transporte local con asociaciones si se requiere.
Seguridad	Contratación de seguro de responsabilidad civil para todas las actividades. Cumplimiento de normativa para eventos con menores.
Estrategia de captación (mujeres mayores)	Contacto directo con Asociación de Mujeres y Centro de Día de cada municipio. Comunicación centrada en protagonismo: "Venid a enseñarnos lo que sabéis". Incentivo del desayuno/merienda.
Documentación y replicabilidad	Reportaje fotográfico y audiovisual integral. Elaboración de memoria final con indicadores cuantitativos y cualitativos. Metodología exportable a otros municipios de la ruta.

10.3. Plan de contingencia

Riesgo	Medida correctora
Ausencia de ponente confirmada	Lista de suplentes designadas previamente. Margarita Birriel puede asumir la totalidad del Bloque I si fuera necesario.
Documental CEHVAL no disponible	Activación inmediata de Opción B (presentación audiovisual curada) o Opción C (clips de libre acceso). Ver sección 5.
Baja asistencia en Bloque II	Refuerzo de mediación local con una semana de antelación a través de asociaciones. Ajuste del espacio a grupos más reducidos.
Condiciones meteorológicas adversas (Bloque III)	Plan alternativo en espacio cubierto (interior del Ayuntamiento o salón de actos). Comunicación a través de redes 48 h antes.
Fallo técnico (proyector / sonido)	Equipo técnico responsable presente mínimo 1 h antes. Kit de reserva (cable HDMI adicional, altavoz portátil). Opción de charla sin proyección con material impreso.

11. SISTEMA DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Se implementará un sistema de evaluación mixto (cuantitativo y cualitativo) que permita medir el cumplimiento de los objetivos y generar evidencias para la replicabilidad del proyecto en otros municipios de la Ruta de Boabdil.

Instrumento	A quién va dirigido	Cuándo	Indicador clave
Encuesta de satisfacción breve (papel)	Alumnado IES y CEIP	Al finalizar cada sesión de Bloque I	**Satisfacción global ≥ 80%**
Encuesta de satisfacción breve (papel)	Mujeres mayores y jóvenes participantes	Al finalizar el Bloque II	**Satisfacción global ≥ 80%**
Registro de asistencia	Todos los participantes (Bloques I, II y III)	Durante cada actividad	**≥ 260 alumnos + ≥ 60 adultos/as**
Buzón de la Memoria — recuento	Trabajos recibidos (relatos y dibujos)	Cierre del concurso (previo al Bloque III)	**≥ 80 trabajos entregados**
Mapa de los Saberes — análisis	Aportaciones realizadas por participantes	Al finalizar el Bloque II	**≥ 30 puntos marcados por municipio**
Entrevista semi-estructurada breve	Docentes coordinadores de cada centro	Semana posterior a las jornadas	**100% de centros respondentes**
Memoria final de resultados	Equipo coordinador	Noviembre 2026	**Documento entregado con todos los indicadores**

SISTEMA DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO

(Nota de Maquetación: Para garantizar el rigor técnico de la Agenda Urbana, las variables de control y los instrumentos de fiscalización ambiental, tecnológica y social se consolidan en el siguiente cuadro técnico continuo).

El seguimiento operativo de las Líneas de Actuación se monitorizará mediante un cuadro de mando unificado que cruzará los datos obtenidos en el terreno y en la plataforma digital. Las estadísticas de uso de la aplicación web registrarán de forma automática el volumen de usuarios activos y los tramos de Strava consultados, operando como el indicador clave para medir la cobertura del sistema tecnológico.

Por su parte, el registro de incidencias de la base de datos de la plataforma permitirá contabilizar de manera mensual la relación entre los problemas reportados por los senderistas (como desprendimientos de firmes o roturas de balizas) y el tiempo de respuesta empleado por los operarios de los Ayuntamientos para su corrección física en los senderos.

Finalmente, el impacto social de las jornadas "Las Hacedoras de la Alpujarra" se medirá mediante encuestas cualitativas normalizadas distribuidas a los docentes y la recogida de los indicadores cuantitativos de asistencia en las plazas los domingos, recopilando todas las métricas dentro de una Memoria Técnica Final de Resultados que será elevada a la Diputación de Granada y al CEHVAL para auditar la sostenibilidad y proceder a la actualización bianual de los contenidos y trazados del plan.

Sistema de seguimiento de Señalización y Adaptación de tramos y miradores:

Instrumento	A quién va dirigido	Cuándo	Indicador clave
Reportaje descriptivo y gráfico (Exploración directa a pie)	Estado actual de las zonas, rutas e incidencias en el territorio.	Fase inicial de diagnóstico del itinerario.	100% de los 12 núcleos de población auditados y documentados en el Anexo 2.
Ficha de control de transitabilidad y accesibilidad universal	Infraestructura de los senderos y el firme (asfalto, tierra, zonas de rocas).	Al finalizar las actuaciones de regularización superficial y desbroce.	Eliminación del 100% de obstáculos físicos en tramos críticos (ej. pedregal Golco-Yegen y Narila-Mecina).
Check-list de homogeneidad de la señalética Boabdil	Puntos de acceso urbano, monumentos e intersecciones críticas (bifurcación triple).	Durante y tras la colocación de la señalización direccional e interpretativa.	0 pérdidas de orientación registradas en los puntos conflictivos analizados (ej. entrada a Narila o Ermita de Santa Rita).
Encuesta breve interactiva (Código QR en panel paisajístico)	Senderistas, cicloturistas y visitantes de la red de miradores.	De forma continua tras la instalación de paneles en Golco, Prado Real, Yegen, Válor y Cherín.	Satisfacción global ≥ 80% en materia de confort visual, equipamiento (bancos) e información del paisaje.
Acta de regularización legal y gestión de titularidad	Propietarios de fincas privadas con vallados en el trazado histórico.	Previo al inicio de cualquier intervención física en zonas de conflicto.	100% de acuerdos de paso (servidumbres o cesiones) firmados en el tramo Yegen-Válor y alternativas en Ugíjar-Cherín.
Registro de aforos y plan de contingencia por inundabilidad	Usuarios de la ruta de uso mixto "Pedro Antonio de Alarcón" (Torvizcón).	En épocas de diversidad climatológica (precipitaciones intensas o DANAs).	100% de efectividad en el desvío de cicloturistas y peatones hacia el camino alternativo superior fuera de la rambla.
Memoria final técnica de ejecución e infraestructura	Diputación de Granada, Consejería de Cultura y Deporte, y Ayuntamientos implicados.	Septiembre 2027 (Cierre del ciclo anual de ejecución del proyecto).	Documento entregado y validado con el estado post-obra de los 12 municipios e hitos integrados.

Sistema de seguimiento Jornadas Hacedoras de la Alpujarra de la memoria nazarí a la voz rural (extraído de informe oficial de las jornadas):

Instrumento	A quién va dirigido	Cuándo	Indicador clave
Encuesta de satisfacción breve (papel)	Alumnado IES y CEIP	Al finalizar cada sesión de Bloque I	**Satisfacción global ≥ 80%**
Encuesta de satisfacción breve (papel)	Mujeres mayores y jóvenes participantes	Al finalizar el Bloque II	**Satisfacción global ≥ 80%**
Registro de asistencia	Todos los participantes (Bloques I, II y III)	Durante cada actividad	**≥ 260 alumnos + ≥ 60 adultos/as**
Buzón de la Memoria — recuento	Trabajos recibidos (relatos y dibujos)	Cierre del concurso (previo al Bloque III)	**≥ 80 trabajos entregados**
Mapa de los Saberes — análisis	Aportaciones realizadas por participantes	Al finalizar el Bloque II	**≥ 30 puntos marcados por municipio**

Entrevista semi-estructurada breve	Docentes coordinadores de cada centro	Semana posterior a las jornadas	**100% de centros respondentes**
Memoria final de resultados	Equipo coordinador	Noviembre 2026	**Documento entregado con todos los indicadores**

3.5 RECURSOS NECESARIOS Y POSIBLES

Recursos Materiales y Técnicos (Señalización y Adecuación de Senderos y Miradores)

Esta partida cubre los elementos físicos, herramientas de seguridad e instrumental de campo necesarios para ejecutar las líneas de actuación de infraestructura homogénea y mejora del firme:

-Paneles Interpretativos de Mampostería (Gran Formato): 6 unidades destinadas a la contextualización histórica, patrimonial y defensiva oficial en enclaves monumentales de la ruta (Ermita de Santa Rita en Narila, Castillo de Golco y Ermita/Plaza de Lourdes en Válor).

-Paneles Paisajísticos e Interpretación del Entorno: 8 unidades con diseño adaptado a la identidad visual de la Ruta de Boabdil, distribuidas en la red de miradores (Golco, Yegen, Cherín, Prado Real y Mirador previo) y en el punto singular de memoria botánica del Olivo del Moro.

-Balizas Direccionales e Hitos de Continuidad (Pequeño Formato): 45 unidades destinadas a la correcta señalización y autoguíado en senderos interurbanos, accesos a núcleos de población, zonas de viario urbano (Cherín) y puntos críticos de desvío o bifurcaciones triples complejas.

-Señalética de Seguridad y Uso Compartido: 15 señales específicas de advertencia vial y convivencia mixta para los tramos consolidados por carretera secundaria (Ugíjar–Cherín) y el inicio de sendas cicloturistas (Torvizcón).

-Bancos de Madera Sostenible Tratada: 16 unidades homologadas destinadas a dotar de zonas de descanso y parada rústica a los miradores públicos y a las áreas recreativas asociadas (como el merendero de inicio en Golco y el entorno del puente de La Tableta).

-Barandillas de Seguridad y Elementos de Contención: 120 metros lineales de alta resistencia destinados a mitigar los riesgos de caída y delimitación perimetral detectados en los miradores de Prado Real, Golco y desniveles de senderos.

-Kit de Regularización del Firme y Bioingeniería: Suministro de geotextiles, mallas de coco para el control de la erosión en taludes inestables (tramo degradado Golco–Yegen) y herramientas para la retirada mecánica de rocas, regularización superficial de tierra y desbroce de vegetación espontánea.

-Sistemas Digitales de Soport**e:** Dispositivos de geolocalización satelital (GPS), licencias de trackeo cartográfico (Strava/Wikiloc) para auditorías de ruta y placas metálicas con códigos QR integrados en las señales físicas para redirección a la app oficial de la ruta.

Actividad II: Recursos Humanos, Materiales y Logística (Jornada Hacedoras de la Alpujarra)

Este bloque detalla los recursos logísticos, humanos y materiales aprobados para la ejecución de las jornadas de coeducación y rescate de la memoria oral en los municipios piloto de Lanjarón y Órgiva:

-Personal Técnico y Equipo Académico:

- Dirección y Coordinación Técnica: 1 plaza de dirección técnica especializada encargada de la supervisión integral, mediación con los ayuntamientos, gestión de autorizaciones RGPD en centros y redacción de la memoria final de resultados.
- Ponentes Especialistas (UGR / CEHVAL): 5 investigadoras y expertas en historia andalusí, arqueología y filología para la impartición de charlas lectivas y la dinamización de los talleres de memoria viva (Taller de "Objetos con Historia" y Mapas de Saberes).
- Soporte Técnico Local: Personal para el reportaje fotográfico y audiovisual integral del proyecto, y equipos de voluntariado local para la dinamización comunitaria.

-Material Didáctico y Expositivo:

- Dossiers Pedagógicos Coeducativos: 200 ejemplares (50 por centro educativo) impresos en formato A4 con perspectiva de género, plantillas para talleres creativos de dibujo/relato y bases del concurso escolar.
- Buzones de la Memoria: 4 unidades físicas de recogida de trabajos destinadas a los centros piloto (IES Cañada de las Fuentes, CEIP Virgen de la Salud, IES La Alpujarra y CEIP Federico García Lorca).
- Mapa de los Saberes: 2 unidades de lona de gran formato (2 x 1,5 m) impresas en plotter, junto con kits de rotuladores y notas adhesivas para el mapeo comunitario.
- Infraestructura de Exposición: Soportes efímeros y materiales de anclaje para el montaje de la exposición urbana temporal "Tendedero de la Memoria".

-Equipamiento Logístico y Suministros:

- Alquiler de Equipamiento Audiovisual: 2 kits completos compuestos por proyectores, pantallas de proyección, ordenadores portátiles y sistemas de sonido (micrófonos inalámbricos y altavoces) para centros culturales y aulas.
- Catering de Cercanía (Productos Locales): 100 servicios de merienda tradicional morisca (infusiones, alfajores, roscos) para el Bloque II y 160 servicios de desayuno popular andaluz para el Bloque III en plaza pública.
- Incentivos, Reconocimientos y Premios: 60 bolsas de tela de lino con semillas aromáticas locales para las mujeres mayores; 100 detalles de diseño nazarí para participantes juveniles; y 8 vouchers de aventura/tecnología para los alumnos ganadores del concurso.
- Transporte Local Adaptado: Partida destinada a la contratación de vehículos locales adaptados para asegurar la accesibilidad universal de las mujeres mayores desde los centros de día o asociaciones hasta los espacios del taller.

Vías de Financiación y Cofinanciación Posibles

Para asegurar la viabilidad económica y la escalabilidad de ambas actividades, se establece una estrategia de financiación multifuente basada en los siguientes fondos institucionales y europeos:

-Fondos Next Generation EU – Planes de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD): Convocatorias orientadas a la transición verde, la digitalización y la mejora de la competitividad de destinos turísticos rurales, ideales para absorber los costes de adecuación del firme, la senda ciclable y la pasarela del tramo físico.

-Planes Provinciales de Desarrollo Turístico (Diputación de Granada): Partidas presupuestarias anuales destinadas de forma directa a la Asociación de Municipios de la Ruta de Boabdil para la unificación de la señalética, mobiliario homogéneo y cofinanciación de contratos menores de dinamización.

-Líneas de Subvención de la Consejería de Cultura y Deporte (Junta de Andalucía): Ayudas públicas en régimen de concurrencia competitiva destinadas a la conservación, digitalización y difusión de itinerarios culturales, patrimonio inmaterial andalusí y bienes de interés cultural (BIC).

-Ayudas para el Reto Demográfico y la Innovación Social: Fondos autonómicos y estatales específicos para proyectos que combatan la despoblación rural mediante el turismo comunitario sostenible, el fomento del empleo local y la mitigación de la soledad no deseada en colectivos vulnerables.

3.6 FASES PARA SU IMPLANTACIÓN

Fases para la implantación y el desarrollo de Señalética y Señalización de Miradores y Senderos y Adecuación de Miradores y Senderos:

Fase 1: Diagnóstico Técnico, Exploración de Campo y Registro (Septiembre – Noviembre 2026): Consiste en la realización de los recorridos a pie a lo largo de los 12 núcleos de población del tramo desde Cádiar hasta Cherín para auditar las deficiencias de accesibilidad, el trackeo satelital de los mapas mediante la aplicación Strava y la redacción del reportaje descriptivo y gráfico preliminar para conformar el catálogo de incidencias e imágenes del Anexo 2.

Fase 2: Gestión de Titularidades y Viabilidad Jurídica (Diciembre 2026 – Febrero 2027): Fase centrada en la mediación administrativa e institucional con los propietarios particulares de las parcelas valladas en los tramos de Yegen–Válor y Ugíjar–Cherín con el fin de formalizar convenios de uso turístico, autorizaciones o servidumbres de paso legales, garantizando la continuidad pública oficial del sendero y definiendo el uso de la carretera secundaria en ausencia de alternativas viables.

Fase 3: Diseño Técnico, Homologación y Redacción de Pliegos (Marzo – Mayo 2027): Comprende el diseño gráfico y normalización de la señalética unificada de la Ruta de Boabdil bajo un manual de identidad estricto, la redacción de los contenidos históricos del CEHVAL para los paneles interpretativos de mampostería en la Ermita de Santa Rita o el Castillo de Golco, la modelación de los

paneles paisajísticos interactivos con integración de códigos QR y la preparación de los pliegos de contratación pública.

Fase 4: Ejecución de Obra, Desbroce y Regularización del Firme (Junio – Agosto 2027): Fase operativa destinada a los trabajos físicos sobre el terreno, abarcando el desbroce y despeje de abundante vegetación invasora para localizar y hacer visible el Castillejo de Golco, la regularización superficial del firme irregular y retirada de rocas en los caminos Narila–Mecina Bombarón y Golco–Yegen, y la mejora de los sistemas de drenaje o pequeñas obras de paso en los cruces de arroyos detectados.

Fase 5: Instalación Física de Equipamiento, Adecuación de Miradores y Cierre (Septiembre 2027): Fase final destinada a la colocación en campo de las 45 balizas direccionales, tótems e hitos urbanos, el montaje de las barandillas de seguridad de alta resistencia y los 16 bancos de madera sostenible en la red de miradores de Prado Real, Yegen, Golco y la Plaza de Lourdes en Válor, junto con la adecuación de la senda cicloturista de Torvizcón mediante el balizamiento del camino alternativo superior fuera de la rambla inundable y la entrega de la memoria técnica de fin de obra.

Fases para la implantación y desarrollo de la actividad Las jornadas las hacedoras de la alpujarra: de la memoria nazarí a la voz rural.

Fase 1: Arranque y Coordinación Institucional (Junio 2026): Establecimiento del contacto formal con los ayuntamientos de Cádiar y Mecina Bombarón, coordinación inicial con los cuatro centros educativos (IES y CEIP) participantes, apertura de gestiones con el equipo académico de ponentes de la UGR y tramitación de la solicitud de cesión de derechos de exhibición del documental ante el CEHVAL.

Fase 2: Contratación y Desarrollo de Contenidos (Julio 2026): Fase centrada en la confirmación definitiva del cuadro de ponentes, la firma de los acuerdos institucionales y de los compromisos de colaboración específicos, el diseño conceptual de la identidad visual de las jornadas y el inicio de la producción técnica de materiales didácticos junto con la redacción del dossier pedagógico coeducativo.

Fase 3: Producción Material y Campaña de Difusión (Agosto 2026): Comprende la impresión en imprenta de la cartelería promocional y materiales didácticos, la maquetación y producción física del Mapa de los Saberes de gran formato para el trabajo comunitario, la edición o curación del recurso audiovisual ancla según el escenario de derechos validado y la preparación de los obsequios tradicionales e incentivos del concurso escolar.

Fase 4: Comunicación, Logística y Verificación de Espacios (Septiembre 2026): Lanzamiento de la campaña de comunicación masiva en redes, radio comarcal y prensa, envío de los dossiers pedagógicos a los docentes responsables, realización de pruebas técnicas de equipamiento de sonido y proyección, recolección de las autorizaciones RGPD de imagen en los centros, contratación del catering local y colocación de la cartelería en espacios municipales.

Fase 5: Ejecución de las Jornadas, Evaluación y Cierre Técnico (Octubre – Noviembre 2026): Fase operativa final destinada a la realización de los tres bloques del proyecto durante el primer fin de semana en Mecina Bombarón y el tercer fin de semana en Cádiar (sesiones en aula, talleres comunitarios de objetos con historia y cierres institucionales festivos en plaza pública), seguida por la

recogida de encuestas de satisfacción en papel, la sistematización de indicadores de impacto, la digitalización del Mapa de los Saberes y la entrega de la Memoria Final de resultados.

3.7 HOJA DE RUTA TERRITORIAL PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO.

Hoja de Ruta de Infraestructura: Señalización y Adecuación de Senderos y Miradores

El ámbito territorial de intervención física se acota estrictamente atendiendo a criterios de proximidad geográfica, conectividad viaria y operatividad de campo, fijando la base logística y de operaciones del equipo técnico en el municipio de Cádiar. A partir de este centro neurálgico, el despliegue de las obras y la instalación de materiales sigue un eje lineal continuo de Oeste a Este, estructurado en cuatro nodos operativos:

Nodo Base (Cádiar - Narila): Punto de partida de la intervención física. Se prioriza la señalización del inicio de ruta en el casco urbano de Cádiar y el acondicionamiento del sendero histórico hacia Narila, ejecutando de forma inmediata la señalética direccional y el panel interpretativo en el hito botánico del Olivo del Moro, así como el equipamiento cognitivo de acceso a la Ermita de Santa Rita.

Nodo Central (Golco - Mecina Bombarón - Yegen): Avance progresivo por el eje de Alpujarra de la Sierra. Las actuaciones en este sector suben de intensidad al requerir trabajos físicos de desbroce y despeje de vegetación invasora para hacer accesible el Castillejo de Golco, regularización del firme inestable y pedregoso en el tramo Golco–Yegen, adecuación del drenaje en los pasos de agua de Mecina Bombarón, y el equipamiento integral (vallas de seguridad y bancos) en los miradores de Golco, Prado Real y Yegen.

Nodo Oriental de Conexión (Yator - Válor - Ugíjar - Cherín): Sector de alta complejidad administrativa y consolidación viaria. En el tramo Yegen–Válor se ejecuta la hoja de ruta de gestión jurídica para regularizar el paso público por el sendero de titularidad privada (Puente de la Tableta y Ermita de Lourdes). Seguidamente, ante el abandono de las sendas tradicionales entre Ugíjar y Cherín, la intervención consolida la carretera secundaria provincial como trazado definitivo compartida para peatones y ciclistas, culminando con la señalización urbana hacia el Mirador de Cherín.

Subnodo de Dispersión y Extensión (Jorairátar - Los Montoros - Las Canteras / Torvizcón): Canalización de recursos hacia las pedanías más aisladas del extremo oriental para su correcta integración en el mapa de la ruta. De forma complementaria, la hoja de ruta física se extiende hacia el oeste profundo en Torvizcón, ejecutando el diseño técnico mixto del sendero "Pedro Antonio de

Alarcón" mediante el balizamiento del camino alternativo superior en la Sierra de la Contraviesa para evitar los riesgos de inundabilidad de la rambla.

Tras el despliegue operativo en los nodos establecidos, se ha determinado la selección de tres rutas específicas para acometer una actuación inicial, priorizando aquellas que, por su valor patrimonial y viabilidad técnica, garantizan un impacto inmediato y positivo.

En primer lugar, se ha seleccionado la ruta de Cádiar al Río Mecina. Este itinerario destaca por su recorrido a través de tres núcleos poblacionales, conectando una serie de hitos y miradores de gran valor que generan un elevado interés turístico y paisajístico. El trazado se inicia en Cádiar, integrando elementos clave como el Olivo del Moro y el núcleo de Narila, para continuar hacia la Ermita de Lourdes, Mecina Bombarón y Golco, finalizando en el cauce del río Mecina tras pasar por su mirador. Se ha decidido limitar la ruta en este punto debido a las deficientes condiciones de seguridad del tramo que conecta el río con Yegen, reservando su futura ampliación para cuando se aseguren las condiciones óptimas del camino.

La segunda propuesta es la ruta de Yegen a Válor, seleccionada tanto por su indiscutible atractivo estético como por la facilidad de su recorrido. El trayecto se inicia en el mirador de Yegen y atraviesa el casco urbano para proseguir por un sendero de gran belleza que conduce directamente a Válor, donde el visitante puede disfrutar de sus merenderos y el entorno del río Válor. La ruta culmina en la Ermita de Lourdes, punto que ofrece unas vistas panorámicas excepcionales a través de su mirador.

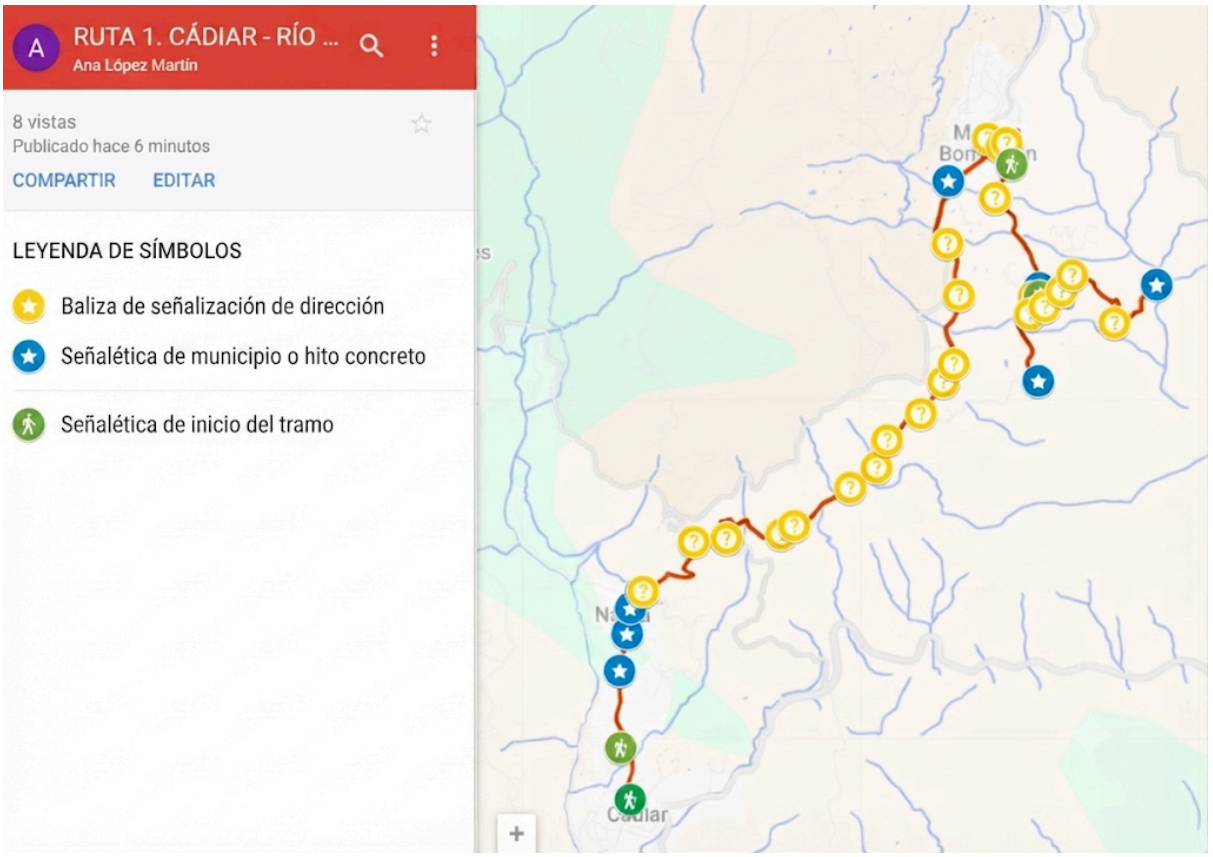
Finalmente, se ha optado por la ruta del tramo Ugíjar-Cherín. Esta elección responde a su facilidad y alto atractivo visual, discurriendo prácticamente en su totalidad por una carretera convencional que presenta un tránsito vehicular mínimo. Es un trazado sumamente intuitivo y sencillo que deleita al senderista con vistas espectaculares, culminando el recorrido con la llegada al mirador de Cherín, punto final que consolida esta experiencia como una alternativa de calidad para el disfrute del paisaje alpujarreño.

Mapas colocación señalética

Se han confeccionado de esta forma los siguientes mapas en los que se requiere colocación de señalética para el recorrido adecuado de los tramos elegidos. La confección de los mapas ha sido llevada a cabo mediante el registro de los recorridos realizados con la aplicación Strava, además de

la utilización de google earth y my maps para la señalización de los puntos exactos donde se requiere señalética (ya sean balizas de indicación de la dirección, hitos o miradores, municipios, etc pertenecientes a la ruta).

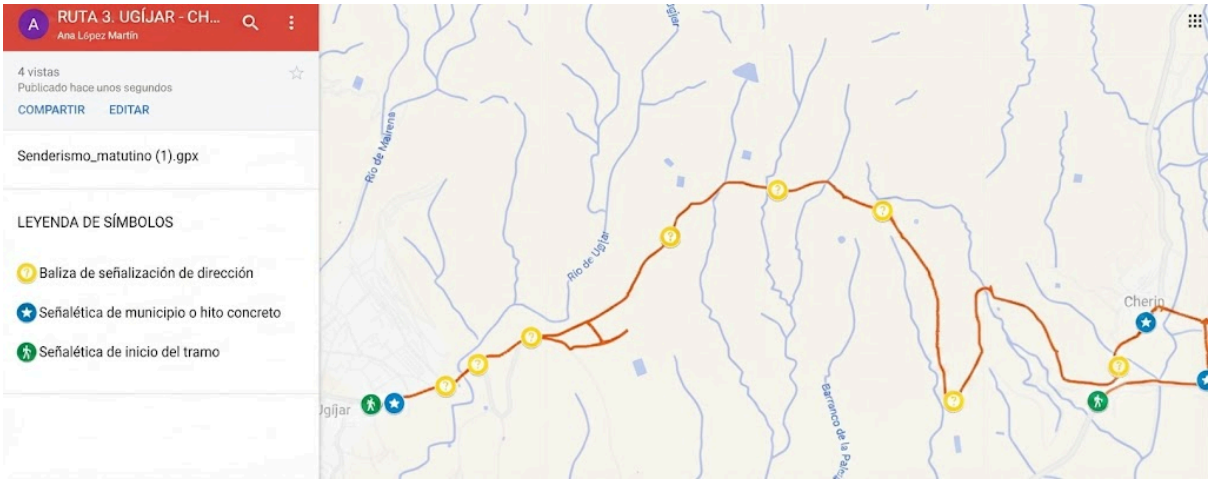
Mapa Ruta 1. Cádiar - Río Mecina



Mapa Ruta 2. Yegen - Válor



Mapa Ruta 3. Ugíjar - Cherín



Hoja de Ruta Sociocultural: Jornadas "Las Hacedoras de la Alpujarra"

El despliegue territorial de las propuestas complementarias de dinamización e investigación se concentra estratégicamente en dos municipios clave del tramo analizado, unificando la base de operaciones y optimizando el impacto social y la divulgación académica del CEHVAL. La itinerancia comunitaria se ejecutará en dos nodos piloto concentrados durante el mes de octubre de 2026: por

un lado, el Nodo Base en Cádiar (Primer Fin de Semana de Octubre), donde la actividad lectiva del Bloque I se activará de forma simultánea en el IES Al-Cadí y el CEIP Rio Chico, para posteriormente trasladar el taller comunitario de memoria viva del Bloque II al Centro Cultural o Biblioteca Municipal de Cádiar con las mujeres mayores de la localidad y las pedanías vecinas como Narila, cerrando el domingo con el Bloque III mediante el desayuno tradicional y la exposición del Tendedero de la Memoria en la plaza pública del municipio. Por otro lado, el Nodo de la Alta Alpujarra en Mecina Bombarón (Tercer Fin de Semana de Octubre) replicará el modelo de micro-itinerancia coeducativa e intergeneracional, iniciando el viernes por la mañana en las aulas del IES Colegio Público Las Acequias y del CEIP San Miguel, expandiendo por la tarde el mapeo inmaterial de saberes con el tejido asociativo local en su espacio cultural municipal, y culminando el domingo por la mañana con el acto festivo institucional, el reconocimiento a las hacedoras rurales y la entrega de premios del concurso escolar en la plaza del pueblo, garantizando así un impacto directo sobre un total estimado de más de 260 alumnos y 60 adultas mayores en el corazón geográfico del proyecto.

3.8 ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD PARA SU DESARROLLO O RESUMEN DEL ESTUDIO DE VIABILIDAD.

Análisis de Factibilidad: Señalización y Adecuación de Tramos y Miradores

El análisis técnico de viabilidad determina que el proyecto de infraestructura presenta un índice de factibilidad alto. Al centrar la totalidad de las intervenciones físicas en actuaciones tipificadas como de baja entidad o bajo-medio impacto (colocación de postes, mampostería ligera para paneles, regularización superficial de firmes naturales y desbroces rústicos manuales), el plan no requiere de intervenciones estructurales de ingeniería civil ni de cimentaciones complejas que puedan generar declaraciones de impacto ambiental desfavorables dentro del entorno protegido de la Sierra de la Contraviesa o el parque natural. El factor crítico identificado para la plena factibilidad del proyecto radica en la gestión de la titularidad del suelo en los senderos bloqueados por vallados perimetrales privados en los tramos de Yegen y Ugíjar, así como el riesgo de inundabilidad estacional detectado en la rambla de Torvizcón. En el escenario de que las mediaciones municipales y las firmas de convenios de servidumbre de paso con los propietarios particulares resultaran fallidas, o bien se presentasen condiciones climáticas adversas en los cauces, el proyecto mantiene una viabilidad funcional del cien por cien mediante la activación automática del plan de contingencia técnico. Este protocolo redirige de forma oficial el trazado de la ruta hacia las variantes de carreteras secundarias pavimentadas de bajísimo tráfico rodado y hacia los caminos secundarios superiores evaluados en el trabajo de

campo, asegurando la continuidad legal del itinerario y la seguridad física de los usuarios mediante el refuerzo de la señalización de seguridad compartida.

Análisis de Factibilidad: Jornadas "Las Hacedoras de la Alpujarra"

El análisis de viabilidad operativa y financiera determina que las propuestas complementarias presentan una factibilidad absoluta y de impacto ambiental cero sobre el territorio. Al financiarse íntegramente bajo la modalidad de contrato menor con un presupuesto máximo acotado de 15.000,00 € (IVA incluido), el proyecto es económicamente sostenible y viable a corto plazo. El factor crítico para el éxito del proyecto radica en la correcta coordinación institucional y en la capacidad de captación del público objetivo en los núcleos de Cádiar y Mecina Bombarón. Esta viabilidad se encuentra plenamente garantizada gracias al respaldo de la Diputación de Granada y al rigor académico del CEHVAL (UGR), sumado al compromiso de adhesión de los cuatro centros educativos clave (IES Al-Cadí, CEIP Rio Chico, IES Colegio Público Las Acequias y CEIP San Miguel). Ante cualquier riesgo logístico, como retrasos administrativos en la cesión de derechos del documental principal o bajas tasas de asistencia vespertina, el proyecto mantiene su factibilidad mediante la activación de soluciones alternativas ya testeadas, como el uso de presentaciones curadas de derechos propios (Escenario B) y la mediación directa con las asociaciones de mujeres y centros de día locales, asegurando el cumplimiento de las metas de participación e impacto comunitario frente al reto demográfico.

3.9 INCORPORACIÓN Y ANÁLISIS DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROYECTO.

La Agenda Urbana Española exige de forma preceptiva que los proyectos de ordenación territorial y desarrollo turístico local abandonen los enfoques puramente infraestructurales e incorporen de manera transversal dinámicas que promuevan la equidad de género, la cohesión comunal y la justicia social. El presente plan cumple con esta exigencia metodológica a través del diseño del ciclo cultural "Las Hacedoras de la Alpujarra: De la Memoria Nazarí a la Voz Rural", estructurado bajo el rigor histórico del CEHVAL de la Universidad de Granada.

El proyecto quiebra de forma explícita el sesgo andalusí tradicional que limita las narrativas históricas a las crónicas belicistas, los pactos políticos masculinos o las grandes fortalezas militares de la Ruta de Boabdil, rescatando del olvido los espacios cotidianos de producción, resistencia y sostenimiento de la vida liderados por las mujeres nazaríes y moriscas en las antiguas alquerías. Al vincular este conocimiento científico medieval con las realidades actuales del tramo mediante los certámenes

escolares de dibujo y relatos, el proyecto visibiliza a las mujeres rurales contemporáneas como las legítimas depositarias y herederas de los saberes tradicionales (artesanía de la seda, herboristería, soberanía de semillas y gestión comunal del agua).

Asimismo, la actividad de tarde en los centros culturales opera como una herramienta de intervención social que aborda de forma directa el fenómeno del aislamiento y la soledad no deseada que afecta al colectivo de mujeres mayores en el entorno rural; al convertirlas en las protagonistas absolutas y receptoras de las investigaciones periodísticas de la juventud local, el plan refuerza su autoestima, revaloriza su autoridad cultural ante la comunidad y dota a las nuevas generaciones de un arraigo identitario renovado, transformando el patrimonio histórico en un motor de cohesión social frente al reto demográfico.

3.10 DISEÑOS PREVIOS, INFOGRAFÍAS, MAPAS, DESARROLLO 3D, ETC…

(Nota de Maquetación: En esta sección del documento final se procederá a la inserción limpia e integrada de los recursos visuales y cartográficos generados durante el diagnóstico técnico de campo, estructurados en bloques de imágenes continuos para evitar la fragmentación del texto).

- Identidad Visual Homogénea: Diseños y maquetas en Canva que ilustran el formato unificado de los carteles explicativos municipales e hitos históricos de la ruta, detallando la ubicación del logotipo corporativo, las paletas cromáticas burdeos y doradas inspiradas en la escuela de El Legado Andalusí y el sistema de inserción de las placas con códigos QR normalizados para la hibridación digital.
- Infografías de Señalética por inteligencia artificial: Imágenes conceptuales desarrolladas para previsualizar la integración de los postes direccionales rústicos, balizas de montaña y tótems informativos de madera tratada dentro del paisaje alpujarreño de alta montaña.
- Cartografía Técnica SIG de la Ruta (Registros Strava): Mapas vectoriales de alta precisión que recogen los recorridos reales de campo, georreferenciando los doce núcleos de población y detallando gráficamente las incidencias técnicas resueltas: el Mapa del Tramo Cádiar–Narila con la posición del Olivo del Moro; el Mapa del Tramo Narila–Mecina Bombarón detallando la bifurcación triple compleja y el sector intermedio irregular; el Mapa del Tramo Mecina Bombarón–Golco indicando los puntos de cruce de arroyos estacionales; el Mapa de Acceso al Mirador de Golco; el Mapa del Camino Golco–Yegen delimitando el sector de montaña inestable del sector pavimentado; el Mapa del Tramo Yegen–Válor identificando en color amarillo los senderos de ladera descartados por pendientes superiores al 30 por ciento; el Mapa del Tramo Ugíjar–Cherín mostrando el trazado definitivo por carretera secundaria

provincial y los senderos cortados por vallas agrícolas; y el Mapa de la Ruta Cicloturista Pedro Antonio de Alarcón en Torvizcón, señalando la variante de cota elevada para evitar la rambla inundable.

3.11 CONCLUSIONES.

La ejecución del presente Trabajo Fin de Prácticcas demuestra que la viabilidad y el éxito a largo plazo de la Ruta de Boabdil II en la comarca de la Alpujarra no dependen únicamente de la adecuación de su infraestructura física, sino de su capacidad para reactivar el tejido social y humano del territorio. A través del exhaustivo diagnóstico de campo realizado en el tramo Cádiar–Cherín —cuyos datos brutos y registros técnicos se recopilan fielmente en el archivo ilovepdf_compressed.zip— se ha evidenciado que las deficiencias del sendero (tales como la falta de señalización en la bifurcación triple de Narila, el peligro por firmes inestables hacia Yegen o la vulnerabilidad por inundabilidad en la rambla de Torvizcón) no suponen barreras insalvables, sino oportunidades para aplicar soluciones de diseño reversible, criterios de uso compartido y planes de contingencia técnicos que aseguran el 100% de la transitabilidad legal y la seguridad de los usuarios.

Por otra parte, la integración de la propuesta complementaria *"Las Hacedoras de la Alpujarra: De la Memoria Nazarí a la Voz Rural"* consolida la dimensión inmaterial y coeducativa del proyecto en los municipios estratégicos de Cádiar y Mecina Bombarón. Al vincular la investigación histórica del CEHVAL con la memoria oral de las mujeres mayores y la participación activa de las comunidades escolares del IES Al-Cadí, CEIP Río Chico, IES Las Acequias y CEIP San Miguel, el proyecto trasciende el concepto de turismo monumental pasivo. En conclusión, este TFP apuntala un modelo de desarrollo rural sostenible que mitiga el aislamiento generacional, combate de forma directa el reto demográfico y transforma el sendero en un corredor ecológico-cultural vivo, donde la adecuación física del terreno y la puesta en valor de los saberes femeninos tradicionales se retroalimentan para fijar población y devolver el orgullo patrimonial a la Alpujarra granadina.

Anexos

ANEXO 1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO EN POWER POINT. (MIN 15 DIAP/MAX 20 DIAP)

ANEXO 2. REPORTAJE GRÁFICO.

La ermita de Santa Rita

Figura 1



Figura 2



Figura 3



Figura 4



El olivo del moro

Figura 5



Figura 6



Figura 7



Mirador de Golco

Figura 8



Figura 9



Sendero Cádiar - Narila - Mecina Bombarón

Figura 10



Figura 11



Figura 12



Figura 13



Figura 14



Figura 15



Figura 16



Figura 17



Figura 18



Figura 19



Figura 20



Figura 21



Figura 22



Figura 23



Figura 24



Figura 25



Figura 26



Figura 27



Figura 28



Figura 29



Figura 30



Sendero Mecina Bombarón - Golco - Yegen

Figura 32

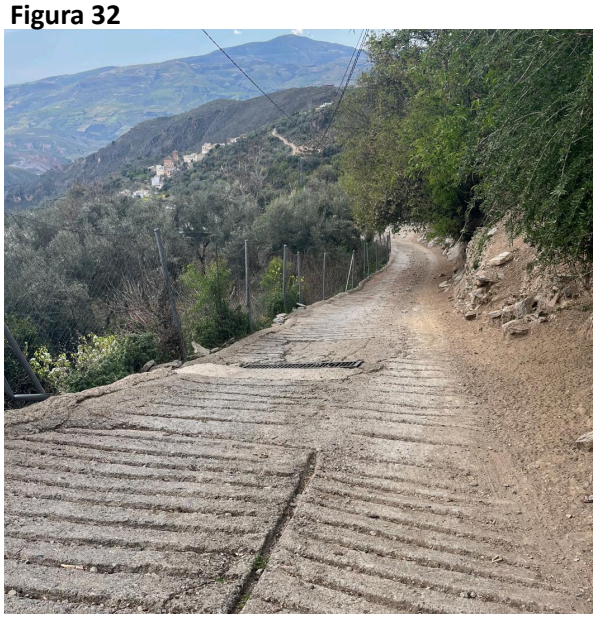


Figura 33



Figura 34



Figura 35



Figura 36



Figura 37



Figura 38



Camino al mirador de Golco

Figura 39



Figura 40



Figura 41



Figura 42



Figura 43



Figura 44



Sendero Yegen - Válor

Figura 45



Figura 46



Figura 47



Figura 48



Figura 49



Figura 50



Figura 51



Figura 52



Figura 53



Figura 54



Figura 55



Figura 56



Figura 57



Figura 58



Figura 59



Figura 60



Figura 61



Figura 61



Sendero Ugíjar - Cherín

Figura 63



Figura 64



Figura 65



Figura 66



Figura 67



Figura 68



Figura 69



Mirador de Golco

Figura 70



Mirador del Prado Real

Figura 71



Figura 72



Figura 73



Figura 74



Figura 75



Figura 76



Figura 77



Figura 78



Figura 79



Mirador de Yegen

Figura 80



Figura 81



Figura 82



Figura 83



Figura 84



Ermita de Lourdes

Figura 85



Figura 86



Figura 87

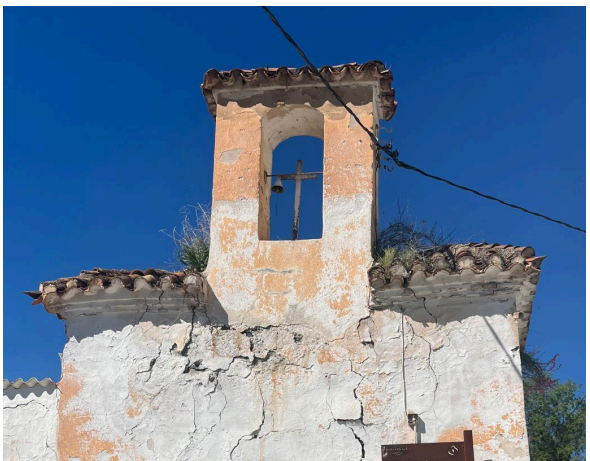


Figura 88



Mirador de Cherín

Figura 89



Figura 90



Figura 91

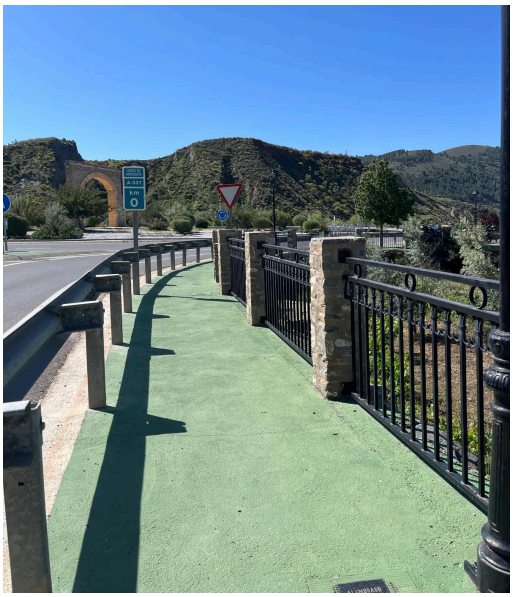


Figura 92



Figura 93



Ruta Pedro Antonio de Alarcón (Torvizcón)

Figura 94



Figura 95



Figura 96



Figura 97



Figura 98



Figura 99



Figura 100



Figura 101



Figura 102



Figura 103



Figura 104



Figura 105



Figura 106



Figura 107



Figura 108



Figura 109



Figura 110

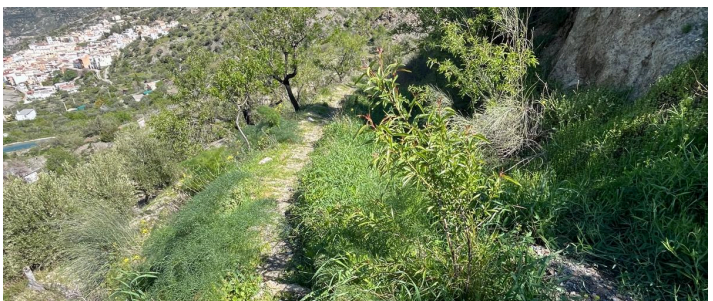


Figura 111



ANEXO 3. FICHA DE PROYECTO DE LA ENTIDAD LOCAL.

4.BIBLIOGRAFÍA.

-Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y la Alpujarra (CEHVAL). (2025). *Investigaciones Interdisciplinares sobre las Mujeres en el Reino de Granada y el Legado Nazarí-Morisco*. Universidad de Granada.

-Datosmacro. (2025). *Paro registrado por municipios: Ugíjar y Alpujarra de la Sierra*. https://datosmacro.expansion.com

-Fundación El Legado Andalusí. *Rutas de El Legado Andalusí*. Junta de Andalucía.

-Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. *Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía*.

-Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). (2026). *Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA)*. Junta de Andalucía. https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia

-Instituto Nacional de Estadística. (2025). *Cifras oficiales de población de los municipios españoles en aplicación de la Ley de Bases del Régimen Local (Art. 17): Detalle municipal. Granada: Población por municipios y sexo* (Padrón Municipal)

-Instituto Nacional de Estadística. *Concepto de población vinculada*.

-Jiménez Olivencia, Y. (1994). *La crisis de los sistemas agrarios tradicionales en la Alpujarra granadina*. Universidad de Granada.

-Junta de Andalucía. *Ventana del Visitante de los Espacios Naturales Protegidos de Andalucía*.

-Junta de Andalucía. *Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Sierra Nevada (PORN)*.

-Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2019). *Agenda Urbana Española: Marco Estratégico y Plan de Acción*. Gobierno de España.

-Olivencia, Y. J. (1994). Relaciones entre turismo y agricultura en zonas rurales de montaña: el caso de la Alpujarra granadina. In *Desarrollo regional y crisis del turismo en Andalucía: Actas del simposio hispano-francés: Almería 25-29 de junio, 1991* (pp. 171-185). Instituto de Estudios Almerienses.

-Santiago Pérez, I., Velasco García, L., & Amaya Corchuelo, S. (2007). La protección del patrimonio cultural: ordenación del territorio y gestión del patrimonio en la Alpujarra media granadina. *e-rph: Revista Electrónica de Patrimonio Histórico*, (1).

-Wikiloc / Strava. (2026). *Registros de Telemetría, Pendientes, Transitabilidad y Cobertura Satelital del Sendero Local Pedro Antonio de Alarcón y del Tramo Oriental de la Ruta de Boabdil*.