

La violencia del narcotráfico como factor exógeno que impide el éxito de las redes de políticas: el caso del turismo de cruceros en Mazatlán, Sinaloa

Nadia Ilenia Peinado Osuna⁴⁵

RESUMEN

En México se impulsó entre 2006 y 2012 la política de la “guerra contra el narcotráfico”. Como repercusiones de esta estrategia federal hubo algunas rupturas al interior del Cartel de Sinaloa, un aumento exponencial de los homicidios y de la cobertura mediática a estos hechos. Estos factores influyeron para que las navieras de turismo crucerista decidieran sacar a Mazatlán de su itinerario. Ante la pérdida total de los turistas de crucero los actores públicos y privados se coordinaron para impulsar el Plan de Seguridad Turística como posible solución a esta crisis. A través de la teoría de redes de políticas, y mediante técnicas de entrevistas, revisión hemerográfica y estadística descriptiva, el análisis muestra que los elementos que influyeron en la cancelación de arribos –políticas federales antidrogas, rupturas al interior del cartel de Sinaloa, incremento exponencial de homicidios por presunta rivalidad delincuencia y cobertura mediática a la violencia- son factores exógenos que condicionaron el retorno de las navieras, y que la política impulsada por los actores turísticos locales no fue el elemento que catalizó el retorno del turismo naviero.

ABSTRACT

In Mexico a movement began between 2006 and 2012 of a political “war against drug-trafficking”. Due to the repercussions of these federal strategies some internal breakdowns occurred within the Sinaloa Cartel. This create dan exponential growth over homicides and

⁴⁵ Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Maestra en Ciencias Sociales y Licenciada en Turismo en Universidad Autónoma de Sinaloa en Mazatlán, Sinaloa, México (nadiapeinado@uas.edu.mx).

the media attention this created. These factor influenced the tourist shipping companies to remove the port of Mazatlan out of their itineraries. Based on the total loss of tourism in the cruising industry, public and private parties coordinated themselves to create a plan focussed on the security of tourism as a posible solution to this crises.

PALABRAS CLAVE

Redes de políticas, Turismo, Turismo Naviero, Violencia, Narcotráfico.

Introducción

La industria del turismo representa una importante fuente de divisas para México. Uno de los segmentos que componen a esta actividad, es el sector de cruceros, visitantes que llegan por navíos a distintos puertos turísticos del país, entre ellos Mazatlán, Sinaloa. Por otro lado, durante el sexenio de Felipe Calderón como Presidente de la República, se impulsó la llamada “guerra contra el narcotráfico”, una política punitiva contra el tráfico ilegal de drogas el cual tuvo como efecto el aumento de homicidios en diversas zonas del país, entre ellas la ciudad de Mazatlán.

Como resultado del crecimiento exponencial de la violencia las navieras cancelaron su arribo al destino turístico de manera permanente. Ante esta crisis del turismo de cruceros, los actores públicos y privados buscaron coordinarse entre sí para impulsar políticas que concretaran el retorno del turismo naviero, creando un plan de seguridad turística el cual es la policía especializada en atención al turismo. Sin embargo, a pesar de que se impulsaron estas estrategias, la pérdida y el retorno de las navieras siempre estuvo condicionado por los índices de violencia generados por el narcotráfico.

Ante ello, el objetivo de este artículo es analizar a través de la teoría de las redes de políticas, la manera en que el narcotráfico y en específico la violencia que genera condiciona

el éxito de los programas políticos que actores públicos o privados del territorio pueden impulsar desde sus industrias. Para este fin, utilizamos técnicas de análisis hemerográfico, estadística descriptiva y entrevistas a actores claves del fenómeno. Con ello, se detectó que existen cuatro fenómenos que se desprenden del narcotráfico y que ponen en riesgo permanente la industria del turismo de cruceros en Mazatlán: las políticas federales de combate al narcotráfico, el crecimiento exponencial de homicidios relacionados al crimen organizado, las rupturas internas de los cárteles y la cobertura mediática que existe sobre el narcotráfico. El artículo hace aportes a la reflexión sobre la vulnerabilidad en que se encuentran algunas industrias económicas en los territorios donde el narcotráfico ha logrado institucionalizarse.

La crisis del turismo naviero en Mazatlán, Sinaloa

Nuestro país ha sido considerado uno de los más importantes destinos turísticos a nivel mundial. Respecto, al número de turistas que llegaron al país a través de los cruceros se calcula un aproximado de 5.8 millones de personas en el 2014. Los puertos más beneficiados por dicha actividad fueron, por orden de importancia: Cozumel, Ensenada, Majahual, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta y Progreso (Secretaría de Turismo, 2014-2015).

Mazatlán, por su parte, es un puerto que recientemente está retornado a esta actividad, después de un lapso de dos años en el cual los cruceros internacionales dejaron de arribar. Históricamente, recibió un número importante de turistas que arribaban en grandes cruceros; pero a partir del 2011, las empresas navieras comenzaron a cancelar sus visitas hasta llegar a cero arribos. Ante este problema, que denominamos *crisis del turismo naviero*, hubo voces empresariales y gubernamentales que llamaron a buscar una solución. Así, actores privados y públicos, buscaron forjar políticas o programas que logran el retorno de este sector económico. La generación de medidas efectivas que solucionaran dicho problema se vio condicionadas por diferentes factores internos y externos a la red de políticas, tales como el comportamiento de los gobiernos estatales y municipales, la disposición de ayuda de los distintos gobernantes, las coyunturas políticas y alternancia en

las administraciones estatales y locales o la situación económica y financiera mundial que afectó el ingreso de las personas y las decisiones de viajar. Cabe mencionar que el estado de Sinaloa, en donde se ubica Mazatlán, es uno de los puntos clave en el mercado global de drogas y, por tanto, de narcotráfico.

Mazatlán tiene una población aproximada de 500,000 habitantes, se localiza al Noroeste de la República Mexicana, con adscripción geopolítica de Sinaloa. Esta ciudad cuenta con dos actividades primordiales para su economía, la primera es la pesca y la segunda es el turismo. Mazatlán es considerado un puerto tradicional de Sol y Playa, donde el turismo se ha convertido en un sector relevante por su actividad pujante e inclusión laboral para la región.

Los primeros inicios de arribos de las navieras turísticas a Mazatlán tienen un historial aproximado de cuarenta años, aunque no existe un registro único donde se demuestren tales antecedentes. El arribo de estas naves de mar creció paulatinamente en Mazatlán. Fue en 1990 cuando la Administración Portuaria Integral (API) tomó la concesión del Puerto de Mazatlán, y se inició formalmente el registro de llegada de las empresas navieras a las costas del pacífico. De esta forma en 1993 llegaron 184 cruceros a Mazatlán y en el 2008 se registraron 244. Sin embargo, en el 2011, la cifra de afluencia de navíos se desplomó estrepitosamente a 40 arribos. Posteriormente, en el 2012 se registró un sólo arribo y en el 2013 hubo 6. Fue hasta el 2014 que se dio una ligera recuperación al registrarse 35 llegadas de cruceros a este puerto. El último dato para el 2015 fue de 85 cruceros. La caída en el número de cruceros que llegó a Mazatlán entre el 2011 y 2013 se expresó en una crisis del turismo naviero.

Ante la pérdida de una industria millonaria importante para la ciudad y la incertidumbre de su regreso, los actores públicos y privados empezaron no sólo a opinar públicamente, sino a vincularse entre sí para encontrar una solución. Por un lado, algunos empresarios reclamaron a los gobernantes una solución a la inseguridad que ahuyentó a las navieras, mientras los gobernantes intentaron negar que fuera el aumento de homicidios la causante de la crisis naviera. De tal manera, inició un debate público que dio pie a la creación de

mesas de trabajo y a la posibilidad de crear redes de políticas entre mencionados actores y las líneas navieras.

Las redes de políticas ante la crisis del turismo naviero en Mazatlán

Las redes de políticas expresan la interacción entre actores públicos y privados para la formulación conjunta de políticas que puedan favorecer los intereses de los actores involucrados. Para Klijn, (1998) la red de política alude a un proceso en donde interaccionan varios actores que intentan influenciar el proceso político con una dirección favorable a sí mismos. Por otro lado, Rhodes señala que las redes de políticas conforman:

[...] conjuntos de vínculos formales e informales entre actores gubernamentales y de otro tipo, estructurados alrededor de creencias e intereses compartidos en torno a la construcción e implementación de las políticas públicas. Esos actores son interdependientes y las políticas surgen de la interacción entre ellos (Rhodes: 2006, 432).

Por su parte, Zurbriggen (2011) señala que este tipo de red refleja la relación y variedad de actores que se localizan en organizaciones públicas y privadas y, se articulan en torno a una política en particular. Los actores en la red intercambian ideas, recursos y negocian posibles soluciones a problemas públicos. En consecuencia, es a través de la red que se fusiona lo público y lo privado. Por lo tanto, las redes de política son el conjunto de acuerdos de cooperación, formales o informales y patrones de acción institucionalizadas que llevan a cabo diferentes actores sociales (individuos u organizaciones públicas o privadas) dependientes entre sí, para alcanzar objetivos o solucionar obstáculos que tienen un carácter de tipo político o cuya solución implica la participación de varios actores.

La idea principal en torno a la teoría de redes de políticas radica en entender cómo los actores públicos y privados se relacionan entre sí para formular políticas que buscan resolver una problemática social. Por lo tanto, este enfoque permite entender la manera en que las políticas públicas son generadas en conjunto de los actores privados. En una investigación anterior (Peinado, 2016) se encontró que en torno a la crisis del turismo

cruceista, los actores públicos y privados en Mazatlán se coordinaron entre sí para buscar una solución. Entre los hallazgos más importantes se destacan los siguientes:

- Durante el gobierno estatal de Jesús Aguilar Padilla (2006-2011) no hubo acciones concretas para solventar la crisis de los navíos. Los actores gubernamentales no mostraron disposición para enfrentar el problema y el sector privado reclamó esta actitud.
- El gobierno estatal de Mario López Valdez (2011-2017), se impulsó la creación de una red entre actores que conformaba el Gobierno, la Secretaría de Turismo del Estado y la Secretaría de Seguridad Pública e iniciaron lazos de colaboración entre los empresarios de Mazatlán y las líneas navieras.
- La red se caracterizó por tener una estructura jerárquica y centralizar la toma de decisiones en unos pocos actores. Las navieras tenían el recurso de mayor importancia: los turistas o clientes, los actores públicos controlaban el dinero público y los privados de Mazatlán aportaban sus servicios. Esta disparidad en la distribución de los recursos hizo que se generaran diversas jerarquías en la red, por ejemplo: las navieras señalaron lo que se tenía que hacer, es decir, ponían las condiciones para su retorno; los actores públicos invertían en infraestructura, personal y capacitación e intentaban convencer a las navieras de regresar; la participación de los actores privados de Mazatlán se limitaron a observar y opinar públicamente.
- La red de políticas logró impulsar estrategias que mejorarán la seguridad de los turistas cruceistas en Mazatlán. La principal política que se generó fue un programa de seguridad turística, que consistió en la creación de una policía turística con elementos bilingües, patrullas, uniformes de mejor estética y propuesta de áreas seguras para el turista. Aunque la policía turística no ayudó a resolver del todo el problema de la crisis de los navíos

como se esperaba, sí favoreció la existencia de un ambiente de seguridad y de confianza en las navieras.

Sin embargo, se detectó que, durante la red de políticas para la recuperación del turismo de cruceros, la violencia generada por el narcotráfico en Sinaloa fue un fenómeno social presente durante todo el periodo en que los cruceros evitaron visitar Mazatlán, causa que impidió concretar el retorno de los cruceros a ese destino turístico.

Los cuatro factores exógenos que condicionaron el retorno de los cruceros turísticos a Mazatlán

Marsh & Rhodes (1992), distinguen que existen factores exógenos y endógenos que afectan los comportamientos de la red. Los exógenos, que son ajenos a la red, pueden ser factores económicos, ideologías del partido que gobierna en turno, nuevo conocimiento o información en torno al problema y los marcos legales del territorio en los que se desenvuelve la red. Los factores endógenos, controlables por la red, impactan negativamente en la lógica colaborativa de la red, pues afectan la estabilidad, las relaciones de rutina y la continuidad, es decir la inercia propicia para la elaboración de políticas.

Por lo que, la violencia generada por el narcotráfico se clasificó como un factor exógeno a las redes de políticas del turismo naviero en Mazatlán. Durante marzo y abril del año 2010, el sector empresarial informó que el crecimiento de la violencia y la inseguridad en Mazatlán causó la cancelación de inversiones, además de efectos negativos en la economía de la ciudad (Luján, 2010). En el caso de las navieras, en abril de 2010 se canceló el arribo a Mazatlán de 67 barcos que se habían programado entre mayo de 2010 y abril de 2011. Se mencionó que las razones de tal cancelación estaban asociadas a la inseguridad de la ciudad y la imagen de violencia que existía en este puerto. En este contexto, Michelle Paige, presidente de la Florida Caribbean Cruise Association –FCCA-, señaló que la cancelación de arribos iría en aumento de no generarse estrategias de estímulos a las navieras para promocionar Mazatlán (López, 2010b). Esto deja ver la supeditación que tiene el turismo

con respecto al clima de seguridad/inseguridad donde se desarrolla esta actividad económica.

Ante la problemática el vicepresidente de la Asociación de Hoteles Tres Islas, Jaime Beltrán y Graciela Domínguez, consideró que el gobierno del estado se estaba alejando, especialmente a través de la Secretaria de Turismo por no atender ni apoyar a este sector a través de estrategias de promoción internacional. De igual forma, éste advirtió que no existía comunicación entre dicha asociación y el secretario de turismo Francisco de la Vega Aragón (Arias, 2010a). El anuncio de la cancelación dio la oportunidad de buscar alguna solución, pero no se encontraron evidencias de ello durante ese periodo.

El alza de los homicidios en esta ciudad comenzó a partir del 2008 a 2011, esto respondió a políticas nacionales de combate al narcotráfico y a procesos de ruptura interna en las organizaciones dedicadas al tráfico de drogas que operaban en la zona. Sinaloa se caracteriza por ser la “meca” del narcotráfico en México, hace casi una centena de años los inicios de esta actividad delictiva comenzaron en la sierra de esta región y evolucionó a tal grado que la organización delictiva más grande de México se denomina “Cártel de Sinaloa”, por estar arraigada en la zona e integrada por sinaloenses. Con Felipe Calderón Hinojosa Presidente de la República 2006-2012, se caracterizó por haberle declarado la “guerra al narcotráfico” e implantar fuertes políticas de seguridad pública y ataque frontal a este delito (Norzagaray, 2010; Váldez, 2013).

Clasificamos a ambos factores como exógenos al control de la red, uno por ser políticas federales de combate punitivo al narcotráfico y el segundo por responder a dinámicas internas de la organización delictiva mencionada. Marsh & Rhodes (1992b), proponen que la lógica del Estado a nivel nacional puede afectar el comportamiento de las redes de políticas, a partir de las decisiones que el gobierno en turno tome y de la respuesta ante esas medidas por parte de los actores sociales. En este caso, una política que tuvo el propósito de combatir el narcotráfico y los propios conflictos internos entre los distintos cárteles, generaron efectos colaterales socioeconómicos; pues a medida que el gobierno

enfrenta el crimen organizado, la disputa por los territorios y las rutas se recrudeció y, el número de homicidios se elevó. Al aumentar la violencia creció la inseguridad, por lo tanto, la cantidad de cruceros turísticos que llegaría a Mazatlán se suspendió.

Otro factor exógeno que se detectó fue la cobertura mediática sobre la violencia en Mazatlán. En octubre de 2010, la Sectur de nivel federal a cargo de Gloria Guevara Manzo, en compañía del gobernador Jesús Aguilar Padilla, señaló que la inseguridad no afectaba la afluencia de turismo extranjero y que, si algunos cruceros decidían cancelar sus arribos, otros regresarían al puerto (Castro, 2010b). El tema de la violencia comenzó a cobrar notoriedad y a construir una red de asuntos en torno a la crisis del turismo naviero. Las cámaras empresariales durante este periodo demandaron mayor orden público al Consejo Estatal de Seguridad Pública. Estas cámaras hicieron propuestas tales como: mejorar la seguridad en las carreteras, políticas para disminuir el consumo de drogas y rehabilitación para concertar con medios de comunicación locales notas más positivas y no amarillistas (López, 2010c).

El gobierno federal y estatal no aceptaron la violencia como factor negativo en Sinaloa y trataron de mostrar que la entidad era pacífica y segura; esto representó una falla grave para la solución del problema de los cruceros, pues al no reconocerse a la violencia como un factor que afectaba a este sector naviero, no había necesidad de crear estrategias o medidas gubernamentales que contribuyeran a su solución. Con ello, también las demandas por parte de los empresarios fueron ignoradas y esto dificultó establecer lazos de colaboración y cooperación entre actores públicos y privados para dar solución del conflicto mencionado. Alfonso Gil Díaz, entonces Director General de la API-Mazatlán, señaló que la difusión de los medios de comunicación sobre la violencia impactó en la percepción que se tenía sobre Mazatlán:

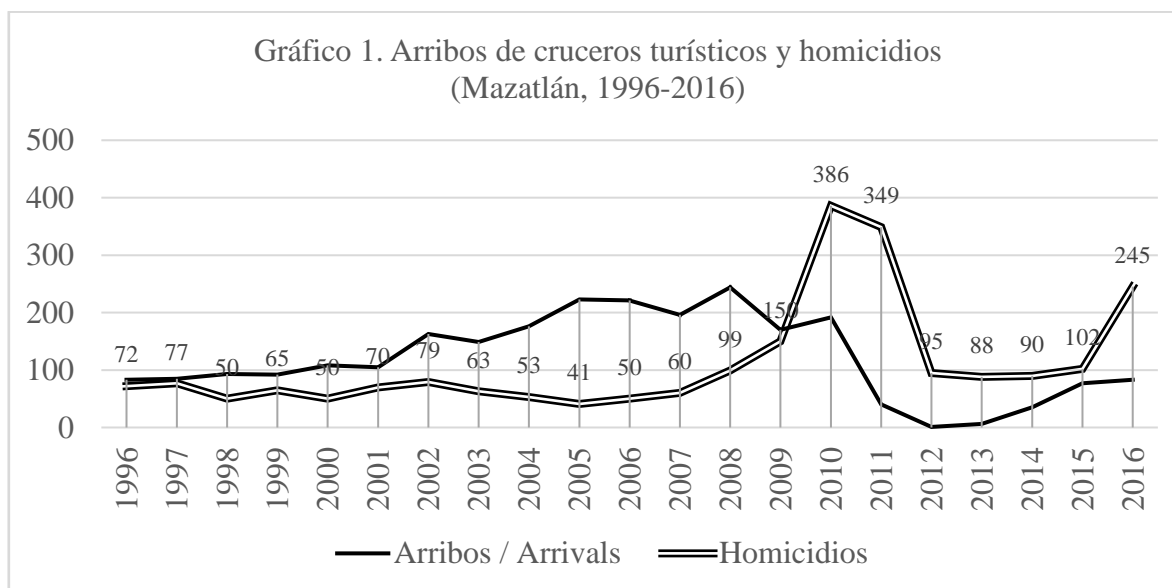
(...) En Mazatlán, uno ve el periódico y ve la violencia de todo el estado, ahorita la situación está tranquila mientras no tengamos problemas en las zonas turísticas que

afecten a turistas, más o menos la vamos a ir llevando pero estamos agarrados de alfileres, donde haya un problema, se cancela (Gil, 2014) (Sic).

Portilla (2013) apunta que la *guerra contra el narcotráfico* aumentó de manera significativa, la cobertura mediática sobre el narcotráfico y la violencia; lo que dio pie a que las regiones en cuestión fueran consideradas como un peligro para el turismo. La mayoría de los asesinatos sucedieron en la zona periférica de la ciudad o en áreas no turísticas, sin embargo, el hecho de que ocurrieran en Mazatlán, en Sinaloa o en México, es decir un conjunto asociado, afectaron el imaginario turístico de Mazatlán y esto ocasionó la baja en la demanda por parte de las navieras y sus clientes. La prensa también, fue considerada como un factor exógeno a la red, porque no se podía controlar y esto fue una falla para solucionar el conflicto de la crisis del turismo naviero, por ejemplo, aquí se refiere a los *warnings* de los consulados antes ya mencionados y, que es algo que no puede controlarse, los medios de comunicación son en parte, lo que influye a que se tenga una percepción negativa sobre el destino. Ante lo anterior, es posible detectar cuatro factores exógenos que impidieron que el Plan de Seguridad Turística tuviera éxito para resolver el arribo de turistas cruceristas.

La serie de cuatro factores se pueden visualizar a través del gráfico 1. En él, se puede identificar el periodo de aumento exponencial de la violencia y una pérdida de turismo naviero en Mazatlán, pues con respecto a los 99 homicidios que hubo en 2008, en el año 2009 los delitos en este rubro crecieron un 51%, en 2010 un 28.9%, en 2011 aumentaron 25.2% y en 2012 incremento sólo 4% con respecto al año referido, lo que deja ver un incremento exponencial de la violencia durante el año 2010 y 2011. Tal hecho desencadenó una cobertura mediática sobre las condiciones del municipio y la región, que repercutió sobre la decisión de las navieras para cancelar sus arribos planificados por los siguientes años, además que ellas realizan un seguimiento sobre la situación que existe en los puertos donde arriban. Con respecto al turismo, el aumento de homicidios tuvo repercusiones, pues en 2008 llegaron 244 cruceros turísticos en Mazatlán y con respecto a ese año, en 2009

hubo una variación de -30%, en 2010 de -21%, en 2011 de -83%, en 2012 de -99% y en 2013 de -97%, lo que equivale a una pérdida casi total de cruceros turísticos en la ciudad durante ese periodo.



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2017) y Administración Portuaria Integral de Mazatlán (2017)

En el Gráfico 1 también se detecta un periodo de mejoras de condiciones de seguridad y de la industria del turismo naviero. En materia de seguridad, a partir del 2012 se tuvieron niveles de homicidios similares del 2008, pues la variación con respecto a los 99 homicidios de ese año fue en 2012 de -4%, en 2013 de -11%, en 2014 de -9%, en 2015 de +3%. El decremento y la estabilización de las cifras de homicidio con respecto al 2008 implicó mejoras en la actividad turística, pues con respecto al 2011, 2012 y 2013, donde la pérdida fue casi total, en el 2014 arribaron 35 barcos, en 2015 fueron 77 y para 2016 se alcanzó la cifra de 83 navíos. Sin embargo, la actividad no ha podido recuperarse del todo, pues la variación con respecto a los 244 barcos de turismo naviero que arribaron en el 2008 es de -65% -lo que significa una recuperación de sólo el 35% con respecto al 2008-.

En junio de 2012, los niveles de violencia habían bajado, motivo por el que las navieras pidieron que esa continuidad durara seis meses más. Ocho meses después y con un clima de estabilidad en la seguridad, algunas navieras programaron los primeros viajes de retorno. Esto indica que dos de las cuatro navieras más importantes recuperaron la confianza y decidieron visitar Mazatlán, incluso antes de julio de 2013 de que se aplicara el plan de la Policía Turística Bilingüe. Esto hace pensar que, para el retorno de los cruceros turísticos a Mazatlán, influyó más la estabilidad en las condiciones de seguridad, que la efectividad de la Policía Turística para disminuir la violencia, pues tal política fue implementada después de la decisión de las navieras de regresar a visitar Mazatlán. En torno a la seguridad pública y el retorno de los cruceros, Rafael Lizárraga Favela, entonces Subsecretario de Turismo en Sinaloa, señala que las navieras pedían los índices de seguridad y como impactaron en el retorno:

“Esto nosotros lo pasábamos a la industria para mostrarles que las cosas estaban cambiando en Mazatlán y que ya no era el Mazatlán de años atrás con la violencia, ellos mandaron a sus primeros equipos de seguridad, a supervisar de que lo que nosotros decimos fuera realidad. Pidieron información a la Secretaría de Seguridad Pública de manera permanente sobre indicadores de la violencia y en función de estos indicadores ellos fueron modificando los colores de rojo a naranja, amarillo a verde y así. Cuando ellos vieron que era un destino seguro, primero dijeron, vamos a mandarle algunos barcos, diez barcos en el 2013 o sea cualquier cosita pues, no era nada importante, ya en el 2014 nos mandaron un poquito más y ya en el 2015 ya tenemos como 80, 90 barcos y ya los tenemos agendados hasta el 2019 (Lizárraga, 2015) (Sic).

Este posicionamiento no quiere decir que la policía turística sea un rotundo fracaso, y se reconoce que esta estrategia aumenta la competitividad de Mazatlán como destino turístico. Lo que se propone es que los cuatro factores exógenos a la red: políticas federales antidrogas, rupturas al interior de los cárteles de drogas que radican en la zona, incremento exponencial de los homicidios y la cobertura mediática que se da a la violencia generada por el narcotráfico, son factores ajenos a la red de políticas y ante esta situación el sector

de turismo de cruceros en Mazatlán y en México se encuentra constantemente con incertidumbre. Esta perspectiva pone énfasis a la vulnerabilidad en que opera el turismo en regiones donde el narcotráfico se encuentra institucionalizado, pues se observa que las lógicas de esta industria ilegal son mayores y de menos control que las dinámicas económicas de otros sectores que operan en el mismo territorio.

Conclusiones

Sinaloa, como territorio donde la actividad del narcotráfico se encuentra institucionalizada, presenta retos a otras actividades económicas, como el turismo. La coexistencia de estas actividades y sus lógicas diferentes provocó en Mazatlán que el sector del turismo naviero tuviera repercusiones negativas y prueba de ello es la pérdida total de arribos cruceristas al puerto durante unos años. El artículo permite identificar los cuatro factores que ponen en vulnerabilidad e incertidumbre al sector: políticas federales de ataque frontal al narcotráfico, rupturas internas de las organizaciones de tráfico de drogas, aumentos exponenciales de homicidios por presunta rivalidad delincuencia y por último la cobertura mediática que existe sobre la violencia en Mazatlán. Lo relevante es que la red de políticas en torno al turismo crucerista estuvo imposibilitada de controlar tales elementos por ser factores exógenos a la red y con ello haber podido crear políticas realmente efectivas para resolver la ausencia de turismo crucerista.

Desde esta perspectiva y con tales factores identificados, el turismo crucerista en Mazatlán se encuentra en constante vulnerabilidad. Por ejemplo, para el año 2016 y con respecto al 2008, la variación de homicidios fue de 147% lo que supone un riesgo para la actividad, aunque no llegó a los niveles exponenciales de incremento superiores a 250% que se experimentaron en 2010 y 2011 y que desencadenó la serie de cancelaciones. Ante este panorama, sería necesario esperar los datos del año 2017 en torno a los homicidios y el total de barcos cruceristas que arriben a la ciudad, además de monitorear los aspectos de políticas federales antidrogas, dinámicas internas de las organizaciones criminales, incrementos de homicidios y de la cobertura que los medios de comunicación realizan de

este fenómeno. Para futuras investigaciones queda analizar las estrategias que están llevando a cabo los actores de otros destinos turísticos frente a la violencia del narcotráfico, como Acapulco.

BIBLIOGRAFÍA

Klijn, E. (1998). Policy Networks: An Overview. *Managing Complex Nextworks* . (Sage, Ed., & M. Petrizzo, Trad.) London.

Marsh, D., & Rhodes, R. (1992). *Policy communities and issues networks*. University Press Scholarship.

Rhodes R.A.W. (2006). *Policy network analysis*. New York, U.S.A. Oxford University Press. Pp. 425-447

Váldez, G. (2013). *Historia del narcotráfico en México: apuntes para entender el crimen organizado y la violencia*. México: Aguilar.

Consulta en línea:

Instituto Nacional de estadística y geografía INEGI, (2017). Mortalidad, conjunto de datos: Defunciones por homicidio. disponible en:

http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/mortalidad/Defunciones_Hom.asp?s=est&c=28820&proy=mortgral_dh

Administración Portuaria Integral de Mazatlán API, (2017). disponible en:

<http://www.puertomazatlan.com.mx/estadisticas/series-historicas/>

Zurbruggen, Cristina (2011). *La utilidad del análisis de redes de políticas públicas*. Argumentos 24 (66) [Versión electrónica].México. Pp. 1-29 disponible en:

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-57952011000200008

Secretaría de Turismo, (2014-2015). *3er. Informe de Labores*, SECTUR, 1 de septiembre de 2015 disponible en: www.sectur.gob.mx/PDF/InformesL/3er_Informe_de_Labores_Sectur.pdf

Fuentes hemerográficas

Arias, S. (07 de Junio de 2010a). Culpan a Secretaria de Turismo de olvidar a Mazatlán. Noroeste.

Castro, H. (29 de Octubre de 2010b). Rechaza Sectur impacto de violencia. Noroeste.

Hernández, E. (2011). "Mazatlán Tour", *Noroeste*, 14 de febrero de 2011.

López, L. (29 de 04 de 2010b). Prevén retiro de más cruceros. Noroeste.

----- (14 de Octubre de 2010c). Reclama IP acciones contra la inseguridad. Noroeste.

Luján, A. (17 de 04 de 2010). Ahuyenta violencia a inversiones. Noroeste.

Entrevistas

Gil, A. (15 de Diciembre de 2014). *Resolución de la crisis naviera, API*. (N. Peinado, Entrevistador) Mazatlán, Sinaloa, México.

Lizárraga, R. (30 de Noviembre de 2015). Problemática y solución de la crisis naviera. *SECTUR*. (N. Peinado, Entrevistador) Mazatlán, Sinaloa, México.

Tesis

Norzagaray, M. D. (2010). "El narcotráfico en México desde el discurso oficial: un análisis de los sexenios comprendidos en el periodo 1988-2009". Tesis de Maestría en Ciencias Sociales; FLACSO México. México 239 p.

Peinado, N. (2016). "La crisis del turismo naviero en Mazatlán, Sinaloa, durante el periodo 2010-2014: Un análisis a partir de las redes de políticas" (Tesis de doctorado). Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Cuautla, Morelos.

Portilla, R. (2013). "La guerra contra el narcotráfico en la prensa mexicana. Un estudio del tratamiento informativo (framing) en la cobertura de El Universal, La Jornada y Milenio Diario" (Tesis de Maestría). Guadalajara, Jalisco, México en: Universidad de Guadalajara / Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades.

Sánchez, V. (2015). "Percepción del imaginario turístico de los turistas estadounidenses y mexicanos en Mazatlán, en un escenario de inseguridad" (Tesis de doctorado). Culiacán: Universidad Autónoma de Sinaloa / Facultad de Ciencias Económicas y Sociales.