



Yura: Relaciones internacionales

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Revista electrónica ISSN 1390-938x

Nº 8: Octubre - diciembre 2016

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte. pp. 40 - 74

Nava Echeagaray, Karla Sofia; Vargas Hernández, José G.

Universidad Autónoma de Sinaloa

Sinaloa - México

Mar Negro 3411, Real Pacífico; Mazatlán, Sinaloa.

ksophia_dmj@hotmail.com

Nava Echeagaray, Karla Sofia; Vargas Hernández, José G.

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

*Nava Echeagaray, Karla Sofia; Vargas Hernández, José G.
Universidad Autónoma de Sinaloa
ksophia_dmj@hotmail.com*

Resumen

El objetivo de esta investigación es determinar el grado de desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función de la política de hermanamiento de ciudades. Como hipótesis principal se tiene que el hermanamiento de ciudades influye positivamente en el proceso de relación y desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte. Se utiliza el método de investigación cualitativo y cuantitativo en menor medida, a través de análisis descriptivo, documental, hemerográfico, longitudinal y estadístico descriptivo. Se concluye que el hermanamiento de ciudades entre Mazatlán y Durango ha dejado beneficios económicos en Mazatlán, sin embargo gran parte del éxito que ha tenido dicho hermanamiento, es gracias a la conectividad carretera concedida por el Corredor Económico del Norte, en especial la Autopista Mazatlán-Durango.

Palabras clave

Corredor Económico del Norte, Hermanamiento de ciudades, Turismo, Inversiones.

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

Abstract

The objective of this searching is determinate the development level of the region of North Economic Corridor through twinning cities policy. Main hypothesis is the twinning cities has a positive influence in the process of relation and development of the North Economic Corridor's region. The method used is qualitative and quantitative through descriptive, documental, hemerographic, longitudinal and statistic descriptive analysis. The conclusion is Mazatlán and Durango twinning cities has brought economic benefits in Mazatlán, however, a big part of twinning success is by the connectivity given by the Mazatlán-Durango superhighway on the North Economic Corridor.

41

keywords

North Economic Corridor, Twinning Cities, Tourism, Investments

En la presente investigación se abordan los temas de hermanamiento de ciudades entre Mazatlán y Durango en el marco del Corredor Económico del Norte. El desarrollo de las variables X como Hermanamiento de Ciudades e Y como la región del Corredor Económico del Norte, se dan a través de indicadores como turismo, inversiones y afluencia carretera. En este trabajo se muestra la relación que ambas variables guardan en términos cualitativos y se describen características de cada una de ellas.

Así también se mencionan teorías que se vinculan o apoyan la formación de los hermanamientos y corredores económicos y se hace una breve revisión de literatura empírica para al final contrastarla con las hipótesis que se desarrollan en la presente investigación.

1. Antecedentes del problema

El sistema mundial actual demanda modernización y competitividad para que los países del orbe se interconecten entre sí. Para las naciones en vías de desarrollo como México, el reto de integrarse y mantenerse en la globalización es más difícil. En el año 2008, México inició la construcción del Corredor Económico del Norte, cuyo fin principal es impulsar el comercio internacional y conectar al Pacífico con el Golfo de México a través de una red carretera que permita optimizar recursos. Aunque esto último sea de carácter primordial, algunos de los proyectos y beneficios a alcanzar mediante el corredor, también son contemplados en los Planes de Desarrollo Estatales (Beraud Lozano y Olivarría Núñez, 2013).

El Corredor Económico del Norte significa para México y principalmente para los Estados por los que atraviesa dicho corredor, una mayor interconectividad, crecimiento económico, competitividad, reducción de costos de distribución y apoyo para los sectores que generan divisas al país. Incorpora a los Estados de Sinaloa, Durango, Chihuahua, Coahuila, Zacatecas, Tamaulipas, Nuevo León y Nayarit (Coordinación General de Proyectos Estratégicos, 2013). Con la finalidad de contribuir al desarrollo de la región de dicho corredor, se ha establecido la política de hermanamiento de ciudades.

El hermanamiento de ciudades lamentablemente se ha concebido en la práctica simplemente como una relación cultural, sin ir más allá de ésta, cuando un hermanamiento sólido también puede perseguir fines que contribuyan al desarrollo económico. En proyectos de la categoría del Corredor Económico del Norte, se considera que es importante la

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

existencia de hermanamientos para que los planes trazados tomen forma y sean llevados a la práctica de forma conjunta y con mayor agilidad.

2. Planteamiento del problema

Actualmente uno de los proyectos concluidos del Corredor Económico del Norte es el de la “súper vía Mazatlán-Durango”. Sin embargo, proyectos de primera necesidad para que entren mercancías de Asia como lo es la estructuración del nuevo puerto de Mazatlán, no han sido desarrollados. Por lo tanto, se considera necesaria la participación conjunta de las ciudades de la región del Corredor Económico del Norte para que alcancen el nivel de desarrollo esperado. Aquí es donde el modelo de Ciudades Hermanas tiene un impacto positivo en el nivel de desarrollo de la zona del corredor referido. Entonces surgen interrogantes como ¿De qué forma influye el hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte? ¿Qué tan eficientes son los programas de desarrollo en infraestructura para la movilidad de mercancías? ¿Cómo influye la promoción cultural en el turismo? ¿Cuál es el impacto de la inversión en la generación de empleos?

3. Justificación

Estudiar el impacto que tiene usar como instrumento al hermanamiento de ciudades para contribuir al desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte es importante para que otras regiones de México o de otro país que buscan alcanzar crecimiento, vean a este modelo como una forma de llegar a ello. En esta investigación se plantea determinar en qué grado el hermanamiento de las ciudades del CEN está beneficiando al crecimiento de la región y así aportar como conocimiento un ejemplo real de aplicación de la herramienta mencionada.

Se eligió el hermanamiento existente entre la ciudad de Mazatlán, Sinaloa y Durango, Durango, por ser ciudades de Estados vecinos, por considerarse a Mazatlán como la puerta del mencionado Corredor y porque entre éstas se encuentra la súper-vía Mazatlán-Durango, una de la infraestructura más importante del Corredor. Una vez mostrados los beneficios mutuos para ambas ciudades, serán de importancia para que los inversionistas de ambas regiones e incluso extranjeros, se interesen en esta zona y el desarrollo de la misma continúe creciendo.

4. Hipótesis de Investigación

Cuadro 1: Descripción de las variables, dimensiones e indicadores de la investigación.

VARIABLE	DEFINICIÓN	INDICADORES
<p>Xo</p> <p>Hermanamiento de ciudades</p>	<p>“un instrumento técnico-político; como un mecanismo que permite la relación entre entidades locales de distintas naciones que buscan exponenciar sus vínculos y capacidades a nivel internacional” (Luna & Ballesteros, 2005: 3).</p>	<p>1) Programas de desarrollo en infraestructura</p> <p>2) Promoción cultural</p> <p>3) Inversión</p>
<p>Yo</p> <p>Corredor Económico del Norte</p>	<p>“la interrelación de bienes y servicios en un espacio geográfico articulado por las ciudades, a partir de las ventajas comparativas que poseen con respecto a otros territorios. La red vial desempeña un rol fundamental, integrando las ciudades” (Padilla, García de León y Castillo 2012: 68). En este caso el Corredor Económico del Norte involucra a los Estados de Sinaloa, Durango, Chihuahua, Coahuila, Tamaulipas. Zacatecas y Nayarit (Coordinación General de Proyectos Estratégicos, 2013).</p>	<p>1) Movilidad de mercancías</p> <p>2) Turismo</p> <p>3) Empleos</p>

Fuente: Elaboración propia

A. Hipótesis general

H1= X0 → Y0

El hermanamiento de ciudades influye positivamente en el proceso de relación y desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte.

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

B. Hipótesis específicas

1) $H1 = X1 \longrightarrow Y1$

Los programas de desarrollo en infraestructura tienen un impacto positivo en la movilidad de mercancías de comercio doméstico e internacional.

2) $H2 = X2 \longrightarrow Y2$

La promoción cultural impacta positivamente en el turismo.

3) $H3 = X3 \longrightarrow Y3$

La inversión privada tiene una relación positiva en la generación de empleos.

5. Objetivos de la investigación

A. Objetivo general

Determinar el grado de desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función de la política de hermanamiento de ciudades.

B. Objetivos específicos

- 1) Determinar el grado de desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función de la movilidad de mercancías.
- 2) Determinar el grado de desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función del turismo.
- 3) Determinar el grado de desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función de los empleos generados.

6. Marco Teórico-Conceptual

Hermanamiento de Ciudades

A. Marco Conceptual

En un concepto simple se tiene lo dicho por Jean Bareth “Un hermanamiento es el encuentro de dos municipios que quieren proclamar su asociación para actuar en un ámbito [...], confrontar sus problemas y desarrollar entre ellos relaciones de amistad cada vez más estrechas” (Council of European Municipalities and Regions, 2007: 2). La Asociación de Ciudades Hermanas de América A.C. (2012) menciona que “El hermanamiento de ciudades es un concepto por el cual pueblos o ciudades de distintas zonas geográficas y políticas se emparejan para fomentar el contacto humano y los enlaces culturales”.

Para De Villiers (2005: 20) el hermanamiento de ciudades es “una alianza estratégica de largo plazo entre comunidades en diferentes ciudades o poblaciones, en la cual sus municipios son los actores clave”. Desde otra perspectiva se ve al hermanamiento de ciudades como “un instrumento técnico-político; como un mecanismo que permite la relación entre entidades locales de distintas naciones que buscan exponenciar sus vínculos y capacidades a nivel internacional” (Luna & Ballesteros, 2005: 3). Este último concepto se usa para esta investigación.

B. Teorías que promueven el hermanamiento de ciudades

1. Paradiplomacia

González Uresti (2016) para dar un concepto de paradiplomacia, cita a (Cornago y Rodríguez, 2006) en el que se describe que la paradiplomacia es la intervención de los gobiernos no centrales en las relaciones internacionales por medio de la vinculación con actores externos, buscando el desarrollo en aspectos sociales, económicos, culturales, entre otros. Para González Uresti (2016), la paradiplomacia otorga a las entidades que forman un Estado la capacidad de crear vínculos, hermanamientos y negociaciones más allá del interior de un país o región y que este proceso debe ser normado tanto dentro de las fronteras como

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

fuera de ellas. El mismo autor también cita a Aldecoa (2006) para referir que la paradiplomacia es impulsada por motivos económicos, políticos, culturales, transfronterizos y migratorios.

Para esta investigación en la variable X se usan las siguientes dos teorías.

2. Interdependencia compleja

La teoría de interdependencia compleja describe que la dependencia es una condición influenciada por fuerzas externas. En política mundial, hace referencia a hechos caracterizados por tener efectos similares entre países o agentes en diversos países. Tales efectos pueden ser producidos por intercambios internacionales y los resultados de los mismos dependerán de limitaciones y costos que conlleven. Si las interacciones no repercuten en efectos de costo significativos, se dice que sólo existe interconexión. La interdependencia no siempre ocasiona beneficio recíproco (Keohane y Nye, 2005).

El grado de beneficio y costos de la interdependencia, obedecerán a los intereses de los actores y del tipo de la relación. Para analizar los costos y beneficios de esa relación, se puede hacer desde dos ángulos: ganancias o pérdidas en común de las partes, y ganancias relativas y cuestiones de distribución. Las medidas tomadas en cuanto al beneficio en las ganancias de la relación, no eximen de conflictos en cuanto a la distribución. Por lo tanto, se debe ser cauteloso ante la idea de que una mayor interdependencia conlleva hacia la cooperación libre de disputas internacionales (Keohane y Nye, 2005). En el caso de hermanamiento de ciudades, los municipios vienen a tomar el papel de países y su cooperación conjunta generaría dependencia entre ellos, de tal forma que aquello que beneficie o perjudique a uno, influirá también en los demás.

3. Cooperación descentralizada

La cooperación descentralizada es aquella que se da de forma directa o indirecta entre poderes descentralizados o locales como los ayuntamientos de forma directa o indirecta, los cuales se apoyan en otras instituciones no gubernamentales para llevar a cabo proyectos. Es

en la cooperación descentralizada directa donde entra el modelo de hermanamiento (Ruíz Seisdedos, 2013).

C. Literatura empírica

Cuadro 2. Revisión de la literatura empírica de la variable X

Autores	Título del Trabajo	Teoría Usada	Método Usado	Conclusiones/Resultados/Hallazgos
Guillén Gaïbor (2013)	Análisis de los hermanamientos entre ciudades como herramienta de gestión de cooperación descentralizada y participación en la dinámica internacional. Caso de estudio de la ciudad de Cuenca-Ecuador.	Paradiplomacia y cooperación descentralizada	Investigación documental	Lo que se ha buscado a través de los hermanamientos es que las ciudades trabajen activa y conjuntamente para lograr mayor proyección internacional. Sin embargo, en el caso de la ciudad Cuenca se concluyó que el gobierno local es débil en la operación de estrategias internacionales como el hermanamiento de ciudades para que impacten positivamente. Esto con base en que del total de hermanamientos de esa ciudad, son pocos los que han demostrado su compromiso por cumplir objetivos comunes. Algunas causas radican en las autoridades locales como su falta de evaluación y continuación de proyectos prometedores, informalidad en acuerdos y la poca participación por parte del gobierno central por apoyar a las iniciativas descentralizadas. Se propone una reestructuración en la forma de aplicar esos instrumentos paradiplomáticos.
Franco & Marmelo (2014)	Sister-City Relationships As a Form of Inter-Organizational Cooperation: Exploratory	No se menciona	Estudio de caso	La relación de ciudades hermanas en el contexto portugués, debe su éxito al intercambio de experiencias, compartimiento de problemas comunes, relaciones amistosas, transparencia, conciencia cultural, entre otros. Se concluyó que esta forma de cooperación

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

	case studies in the Portuguese context			entre autoridades locales, es mandada por el apoyo conjunto, donde el resultado siempre es mayor cuando se suman las acciones individuales. De hecho, sin la existencia de las relaciones de amistad, lealtad y verdad, observados en los acuerdos de hermanamiento estudiados, no sería posible que las autoridades locales alcanzaran tal éxito. Este tipo de relaciones permite ganar reconocimiento y proyección a niveles nacionales e internacionales.
De Villiers, De Coning and Smit (2007)	Towards an understanding of the success factors in international twinning And sister-city relationships	Cooperación descentralizada	Análisis descriptivo, estadístico, Spearman Rank Order Correlations	Los principios del hermanamiento han evolucionado de centrarse en el intercambio cultural y relaciones amistosas a un poderoso instrumento de unidad regional, compartimiento de experiencias y desarrollo. No pudo ser comprobada la hipótesis de que la existencia de una estrategia de hermanamiento por parte de los municipios o población conduce a mayor éxito en la alianza. No hay una correlación significativa que apoye la hipótesis de que el hermanamiento de ciudades es más exitoso cuando la participación ciudadana es más alta. Los factores claves para el éxito de los hermanamientos son los siguientes: la selección apropiada del socio en el hermanamiento, la promoción del hermanamiento para obtener participación activa, el hermanamiento debe ser apoyado por un buen plan de negocios. (Traducción libre del inglés)

Nota: Describe el estado del arte relacionado al tema de investigación.

Corredor Económico del Norte

A. Marco Conceptual

Un Corredor Económico es también aquel “que es capaz de atraer la inversión y generar actividades económicas a lo largo de la zona o región menos desarrollada. Los vínculos físicos y la facilitación de la logística deben tomar lugar en el corredor como requisito previo” (Banomyong, Sopadang & Ramingwong, 2010: 7). Otro concepto lo da Guina (2008:84) “Los corredores económicos son espacios geográficos que atraviesan las fronteras nacionales donde convergen las actividades de producción y comercio a lo largo de rutas de transporte bien definidas”.

Padilla, García de León y Castillo (2012: 68) definen Corredor Económico como “la interrelación de bienes y servicios en un espacio geográfico articulado por las ciudades, a partir de las ventajas comparativas que poseen con respecto a otros territorios. La red vial desempeña un rol fundamental, integrando las ciudades”. Para esta investigación se usa este concepto.

B. Teorías que promueven los corredores económicos

1. Competitividad de las naciones: Diamante de Porter

Porter (1990), desarrolló el rombo o diamante de la ventaja nacional para explicar el por qué determinadas empresas son capaces de innovar constantemente, por qué buscan en mayor medida una ventaja competitiva y por qué rompen las barreras al cambio y alcanzan el éxito. Esta teoría de Porter consiste en los siguientes cuatro atributos de una nación:

- 1) Condiciones de los factores: factores de producción esenciales para competir en un determinado rubro, como la mano de obra calificada e infraestructura.
- 2) Condiciones de la demanda: del producto o servicio al interior del mercado.
- 3) Sectores afines y auxiliares: existencia o no de proveedores que tengan competitividad internacional.
- 4) Estrategia, estructura y rivalidad de las empresas: determinantes de creación, organización y gestión de las empresas, así como las características de la competencia interna.

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

2. Competitividad de Áreas Locales

Blacutt (2013) presenta un esquema en el que modifica parcialmente El Diamante de Porter (2001) que muestra los factores que influyen en la competitividad de un área geográfica determinada, estos se refieren a:

- 1) Factores de localización: recursos naturales y humanos, infraestructura, recursos financieros y de capital, entre otros.
- 2) Factores externos e internos vinculados al entorno macroeconómico de las empresas locales.
- 3) El escenario de competencia de las empresas.
- 4) Acciones y participaciones de los agentes que causan efecto en el desarrollo de una zona geográfica.

Los corredores económicos entran en esta teoría en el factor de localización como parte de la dotación de infraestructura.

3. Nueva Geografía Económica

Basado en los trabajos de Krugman (1995), Tello (2006) señala que en la nueva geografía económica, las concentraciones de ciudades y mercados son determinadas por dos factores: la dotación desde el principio de las áreas geográficas como población, recursos, infraestructura, y de aspectos relacionados a los agentes y tecnología como consumo de bienes manufacturados, grado de economías de escala, costos de transporte, entre otros.

Desde esta perspectiva, se puede determinar que la presencia de un corredor económico en una zona donde se concentran diversos tipos de industrias, propicia al desarrollo regional. Por otro lado si las industrias se encuentran esparcidas, un corredor económico como parte de la infraestructura, propicia a la reducción de costos de transporte de bienes intercambiados entre estas, compensando en cierta forma la falta de aglomeración. Esta teoría se usa para esta investigación.

4. Clúster

Los clúster son conjuntos de empresas e instituciones interconectadas, geográficamente cercanas y que se especializan en una materia. Dentro de ellos existen industrias proveedoras de insumos e infraestructura. Gran parte de los clústeres integran organismos gubernamentales y otras instituciones encargadas de brindar capacitación, educación y apoyo técnico. Los clusters propician la competencia pero también la cooperación entre las instituciones que lo integran. Un cluster puede ser considerado como una alternativa para coordinar la cadena de valor. Aunque el vínculo de un cluster sea informal, significa una forma de organización fuerte, que beneficia en eficiencia, flexibilidad y eficacia. La formación de un cluster provoca efectos en la manera de competir en lo siguiente: aumenta la productividad de las empresas de esa área geográfica, establece el camino hacia la innovación y fomenta el desarrollo de nuevas empresas, logrando con todo esto fortalecer más al cluster (Porter, 1999).

C. Literatura empírica

Cuadro 3. Revisión de la literatura empírica de la variable Y

Autores	Título del Trabajo	Teoría Usada	Método Usado	Conclusiones/Resultados/Hallazgos
Dey & Grappi (2015)	Beyond Zoning: India's Corridors of "Development" and New Frontiers of Capital	No se menciona	Análisis cualitativo	El concepto de corredor "integrado" revela la naturaleza interna del corredor como una estructura compleja socio-técnica que hace más que simplemente conectar entidades. Una investigación profunda muestra que los corredores son una forma de reorganización de los paisajes físicos y sociales en la aparición de las nuevas constelaciones políticas. Las zonas adquieren nueva importancia gracias a los corredores. Mientras que las zonas tecnológicas permanecen limitadas a ciertas áreas especializadas dentro de un Estado, el corredor económico a través de logística dedicada a conexiones de transporte y redes ferroviarias,

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

				propone conectar centros industriales y nuevas ciudades cruzando rutas estratégicas. En este aspecto, los corredores intentar responder al crecimiento desordenado del desarrollo capitalista. Los corredores son instituciones neoliberales y como tales, su establecimiento es un acto soberano que expresa la estricta relación entre las políticas neoliberales. En ese sentido, son las nuevas fronteras del capital.
Soto Plascencia, (2006)	Influencia de los Corredores Económicos en la Producción de Limón de Exportación en la Región Piura.	Clusters o conglomerados	Métodos cuantitativos: Matriz EFE, mínimos cuadrados	Las inversiones en infraestructura fomentan el crecimiento económico. Los corredores influyen en el crecimiento de la agricultura y crean oportunidades en mercados de bienes, trabajo, etc. El problema con la producción de limón se centra en los pequeños productores que no tienen acceso a infraestructura básica.
Spit, Wiegmans, Witte & Van Oort (2014)	European Corridors as Carriers of Dynamic Agglomeration Externalities?	No se menciona.	Análisis exploratorio y Modelos econométricos.	La hipótesis general es que el crecimiento económico regional es más alto en los corredores europeos que fuera de ellos, esto por las ventajas de aglomeración. El crecimiento en la productividad en las regiones Europas está relacionado con la especialización por sectores, pero es poca la evidencia que esta relación es más fuerte que la que hay dentro de los corredores que fuera de ellos. Se encontró un pequeño soporte para la hipótesis, argumentando la función principal de los corredores que es la ventaja de la aglomeración.

Nota: Describe el estado del arte relacionado al tema de investigación.

8. Marco Contextual

Los Estados de Chihuahua, Nuevo León, Durango, Coahuila, Tamaulipas, Sinaloa, Zacatecas y Nayarit, conforman la zona donde se encuentra el Corredor Económico del Norte, en la figura 1 se observa su ubicación geográfica. Esta región concentra el 60% de flujos comerciales de América del Norte y forma un mercado de más de 21 millones de personas. Su PIB per-cápita es de 9,505 dólares americanos, el cual es mayor al de Colombia, cinco veces mayor que el de La India y 70% más que el de Filipinas. Una vez concluida en su totalidad la infraestructura de dicho Corredor, podrán transportarse mercancías provenientes de Asia hasta el mercado norteamericano (Conferencia Nacional de Gobernadores, 2014).

54



Figura 1. Ubicación del Corredor Económico del Norte. Fuente: Comité Municipal Ciudades Hermanas Mazatlán, Sinaloa.

Los municipios por los que atraviesa el Corredor Económico del Norte y que actualmente se encuentran hermanados, son: Monterrey, Saltillo, Zacatecas, Mazatlán, Matamoros, Reynosa, Nuevo Laredo, Juárez, Torreón, Gómez Palacio, Lerdo, Durango, Culiacán, Ahome, Chihuahua, y Ciudad Juárez. Esta investigación está centrada en el hermanamiento de ciudades de Mazatlán y Durango en el marco del Corredor Económico del Norte (Coordinación General de Proyectos Estratégicos, 2013).

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

Mazatlán en la actualidad es un puerto turístico, comercial y pesquero, considerado el puerto occidental más importante para la conexión hacia Los Ángeles, Panamá y el Mediterráneo. El último censo registrado por INEGI, arrojó datos de casi medio millón de habitantes. Su capacidad en hoteles es de más de diez mil habitaciones. Esta ciudad es vista como “la puerta al Corredor Económico del Norte” por ser el puerto de dicho corredor que se encuentra conectado al Pacífico (Coordinación General de Proyectos Estratégicos, 2013).

Las ciudades de Mazatlán y Durango son de suma importancia para el desarrollo del Corredor Económico del Norte y de igual manera el Corredor para éstas. Lo anterior se debe a que ambas ciudades se encuentran conectadas geográficamente por la Autopista Mazatlán-Durango, el proyecto de infraestructura quizá más importante del Corredor Económico del Norte. Dicha carretera consta de dos carriles que abarcan 230 km de longitud, con 64 túneles y 57 puentes, entre estos el Puente Baluarte de poco más de 1 km de longitud y 402 m de altura. El mayor beneficio que brinda esta carretera es la disminución de tiempo para llegar hasta el otro extremo del Corredor que es Matamoros, Tamaulipas. Gracias a esta infraestructura el recorrido de 18 horas se reduce a 12 (Coordinación General de Proyectos Estratégicos, 2013).

Método

A. Tipo de investigación

Para ambas variables X e Y, la presente investigación es cualitativa aplicada ya que se busca relacionar la teoría del hermanamiento de ciudades con la realidad. Es descriptiva porque muestra las características bajo las que se dio el hermanamiento de ciudades en el contexto del Corredor Económico del Norte. Es también documental por presentar datos tomados del acuerdo de hermanamiento de ciudades entre Mazatlán y Durango. Es longitudinal, las fechas en las que se basa esta investigación es de 2014 a principios de 2016. Es cuantitativa porque se hace un análisis estadístico descriptivo en algunos casos. La finalidad de esta investigación es mostrar en términos cualitativos la relación que existe entre ambas variables y cómo han sido benéficas para la ciudad de Mazatlán.

B. Diseño de investigación

Cuadro 4. Diseño de las variables de investigación

VARIABLE	DEFINICIÓN	INDICADORES	INSTRUMENTO	OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	ANÁLISIS DE DATOS
Xo Hermanamiento de Ciudades	“un instrumento técnico-político; como un mecanismo que permite la relación entre entidades locales de distintas naciones que buscan exponenciar sus vínculos y capacidades a nivel internacional” (Luna & Ballesteros, 2005: 3).	Programas de desarrollo en infraestructura	Plan de Desarrollo Urbano	Proyectos para mejorar las vías de transporte	Análisis Hemerográfico
		Promoción cultural.	Publicaciones de prensa de los ayuntamientos	Datos hemerográficos y documentales para determinar eventos de promoción cultural.	Análisis Hemerográfico
		Inversión privada	Acuerdo de Hermanamiento de Ciudades	Consideraciones en el Acuerdo	Análisis Documental
				Cantidades monetarias en inversiones	Análisis Hemerográfico
					Continúa

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

Yo Corredor Económico del Norte	“la interrelación de bienes y servicios en un espacio geográfico articulado por las ciudades, a partir de las ventajas comparativas que poseen con respecto a otros territorios. La red vial desempeña un rol fundamental, integrando las ciudades” (Padilla, García de León y Castillo 2012: 68).	Movilidad de mercancías.	Datos estadísticos	Afluencia carretera	Análisis Hemerográfico
		Turismo	Datos estadísticos	Número de turistas que llegan a las ciudades	Análisis Hemerográfico
		Empleos	Datos estadísticos	Personas registradas en IMSS	Análisis Hemerográfico

Nota: Descripción de las variables de estudio

C. Instrumento de investigación

Hermanamiento de Ciudades

Para estudiar esta variable, la recolección de datos se dio de forma secundaria a través de instancias del Estado de Sinaloa y del Municipio de Mazatlán como lo son: Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa en Mazatlán, Secretaría de Turismo de Mazatlán, Secretaría de Ayuntamiento de Mazatlán y el Comité de Ciudades Hermanas de Mazatlán, Sinaloa.

Los datos recabados consisten en inversiones directas y turismo en la ciudad de Mazatlán partiendo de 2014, fecha en la que se dio la firma del hermanamiento con la ciudad de Durango. Sólo se obtuvieron datos de la ciudad de Mazatlán por cuestiones administrativas de las dependencias correspondientes en Durango.

Corredor Económico del Norte

Los datos recabados para esta variable son también secundarios, tomados de la Secretaría de comunicaciones y transporte. Estos reflejan la afluencia carretera de la autopista Mazatlán-Durango. Se centró en este tramo del Corredor Económico del Norte por ser el que conecta a las ciudades hermanas de Mazatlán y Durango.

58

D. Determinación del tamaño de la muestra

En este caso la muestra no se determina estadísticamente. La muestra no convencional para esta investigación es la ciudad de Mazatlán y la ciudad de Durango.

E. Análisis de Datos

Esta investigación usa el análisis de datos documental y hemerográfico para ambas variables. El análisis documental consiste en representar el contenido de un documento de forma diferente al original para después poder ser identificado. De esta forma el documento original queda transformado en uno más simple y de mayor comprensión (Castillo, s/f).

F. Limitaciones

Para llevar a cabo esta investigación se presentaron diversas dificultades para lograr un estudio aceptable. A continuación se mencionan:

A. Al realizarse esta investigación durante un verano científico, el principal limitante es el tiempo. Los días de investigación en un verano son realmente pocos si se desea presentar un buen trabajo de investigación. No fue fácil obtener los datos aquí expuestos e incluso no se encontraron todos los que se habían planeado. El periodo vacacional fue un factor que afectó porque algunas dependencias gubernamentales cerraron sus puertas o no dejaron a cargo personal capacitado para dar información durante ese lapso de tiempo.

B. La lejanía de los lugares donde se ubica el contexto de esta investigación, no permite adquirir información de calidad o realizar trabajo de campo.

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

C. Falta de recursos económicos para viajar a los lugares donde se encuentra el objeto de estudio.

D. En algunos casos la dificultad para obtener acceso a la información de algunas dependencias de gobierno, no por el factor tiempo sino por la poca disposición.

E. Sólo se proporcionan datos de la ciudad de Mazatlán por no haberse podido conseguir de la ciudad de Durango.

Resultados

A. Hermanamiento de Ciudades

Programas de Desarrollo Urbano

En este caso la información encontrada únicamente es del municipio de Mazatlán y cómo este está trabajando para el desarrollo de una mejor infraestructura. En el Plan Municipal de Desarrollo de Mazatlán, Sinaloa (2014-2016), en la estrategia para mejorar el estado actual de la infraestructura, en su iniciativa de realizar obras para dar mantenimiento y rehabilitar obras de infraestructura, se muestra la línea de acción de dar mantenimiento y reparar toda la red vial de Mazatlán. Otra estrategia crucial para el desarrollo de infraestructura encontrada, es la del establecimiento de directrices para el crecimiento, desarrollo sustentable y planeación, que hagan eficiente el manejo de recursos del municipio y continuar proyectos, yendo más allá de la administración municipal. Como iniciativa para esta estrategia, se menciona el desarrollo de herramientas de planeación urbana que identifique las localidades estratégicas y aprovechar responsablemente los recursos del municipio. Aquí surgen tres iniciativas interesantes: el plan de desarrollo urbano de Villa Unión, el plan parcial de desarrollo urbano de la zona norte y el plan parcial de desarrollo urbano de Urías (Ayuntamiento de Mazatlán, 2014).

Esas líneas de acción son importantes para la ciudad de Mazatlán en su involucramiento en el Corredor Económico del Norte. Esto porque tanto las vías carreteras de la zona norte, zona Urías y Villa Unión del municipio de Mazatlán, conectan con la

supercarretera Mazatlán-Durango que es donde empieza el tramo carretero del Corredor Económico del Norte en el Pacífico. El mantenimiento y reconstrucción de dichas vialidades son parte importante para la afluencia carretera proveniente y con destino a cruzar el Corredor Económico del Norte, para camiones de carga principalmente y para autobuses y automóviles particulares.

Promoción Cultural

60

Una de las iniciativas del Plan de Desarrollo Municipal de Mazatlán 2014-2016, contempla el hermanamiento de ciudades para lograr mayor interacción económica. Para cumplirlo, sus líneas de acción son pertenecer al Grupo Interinstitucional del Corredor Económico del Norte y promover la firma de hermanamiento entre dichas ciudades coordinándose con la Secretaría de Ayuntamiento de Mazatlán. Esto como parte de su estrategia para proyectar al municipio y buscar proyectos de inversiones locales, nacionales e internacionales (Ayuntamiento de Mazatlán, 2014). Dentro de este contexto surge el hermanamiento de ciudades entre Mazatlán y Durango.

El Acuerdo de Hermanamiento de los municipios de Mazatlán, Sinaloa y Victoria de Durango, Durango, fue firmado en mayo de 2014 bajo los siguientes lineamientos: que la globalización ha incitado a que actores económicos públicos y privados se relacionen y participen activamente para impulsar el desarrollo económico; que la vinculación entre gobiernos de distintos niveles, es vista a nivel internacional como la gran estrategia para promover experiencias, fomentar la cooperación, comercio, turismo, inversión y cultura; y se enfatiza en la supercarretera Mazatlán-Durango del Corredor Económico del Norte que une los océanos pacífico y atlántico, la cual se ha convertido en la vía terrestre más corta para ir de Mazatlán al Noreste de Norteamérica.

En dicho Acuerdo (2014), también se señala que los hermanamientos de ciudades son instrumentos primordiales para alcanzar objetivos en materia económica, intercambio y cooperación, convirtiéndose en herramientas de gran valor para el fortalecimiento del desarrollo local y proyección internacional. Por todo lo anteriormente expresado, los gobiernos de los municipios de Mazatlán y Durango firmaron el hermanamiento con los fines siguientes:

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

- a) Crear vínculos de comunicación más fuertes entre el sector público y privado.
- b) Desarrollar programas de colaboración que promuevan mercados en común, misiones con otros países y cualquier actividad que promueva el intercambio de bienes y servicios entre las ciudades firmantes.
- c) Promover inversiones y el intercambio de objetivos empresariales de información sobre oportunidades de inversión y negocios.
- d) Fortalecer la educación mediante el intercambio de académicos y becarios, promocionar la cultura de ambas ciudades e intensificar el servicio a la comunidad.
- e) Promoción cultural mediante intercambio de manifestaciones artísticas y tradiciones.
- f) Promoción turística mediante instituciones asignadas.
- g) Buscar la retroalimentación a través de comparaciones y experiencias.

Se observa que en los puntos del mencionado Acuerdo, las ciudades de Mazatlán y Durango buscan beneficios económicos, turísticos y culturales principalmente y que comparten la idea de involucrar a los actores económicos privados para alcanzar las metas de crecimiento económico, empleando así los principios de cooperación descentralizada. Una publicación de la página oficial del Ayuntamiento de Durango (2016), menciona que el presidente de Mazatlán Carlos Eduardo Felton González hizo alusión acerca de que la promoción turística-cultural para Durango, también beneficia a Mazatlán porque las personas una vez que visitan la ciudad colonial de Durango, también visitan las playas de Mazatlán, además señala que Mazatlán y Durango no son competencia entre sí, sino complementos.

Por otra parte, en Mazatlán existe el Comité de Ciudades Hermanas del Municipio de Mazatlán, cuyo fin es profundizar las relaciones entre ciudades para contribuir al desarrollo económico de las mismas y facilitar las condiciones para que se den hermanamientos entre ciudades con objetivos sólidos con base en la cooperación.

Inversión Privada

Los datos obtenidos sobre inversión privada, son los del municipio de Mazatlán del periodo de 2014 al primer trimestre de 2016, fechas en las que se centra el presente estudio. No se detalla qué cantidades son de inversión directa e indirecta. Sólo se pudieron recabar datos generales. A continuación se muestran los datos explícitos en el cuadro 5 y graficados en la figura 2.

Cuadro 5. Inversión privada en el municipio de Mazatlán

Periodo	Inversión Privada en millones de pesos	Promedio mensual
2014	\$ 10,218,550,220.62	\$ 851,545,851.72
2015	\$ 5,942,268,120.11	\$ 495,189,010.01
Ene-Mar 2016	\$ 581,844,427.00	\$ 193,948,142.33
Total	\$ 16,742,662,767.73	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa en Mazatlán (2016).

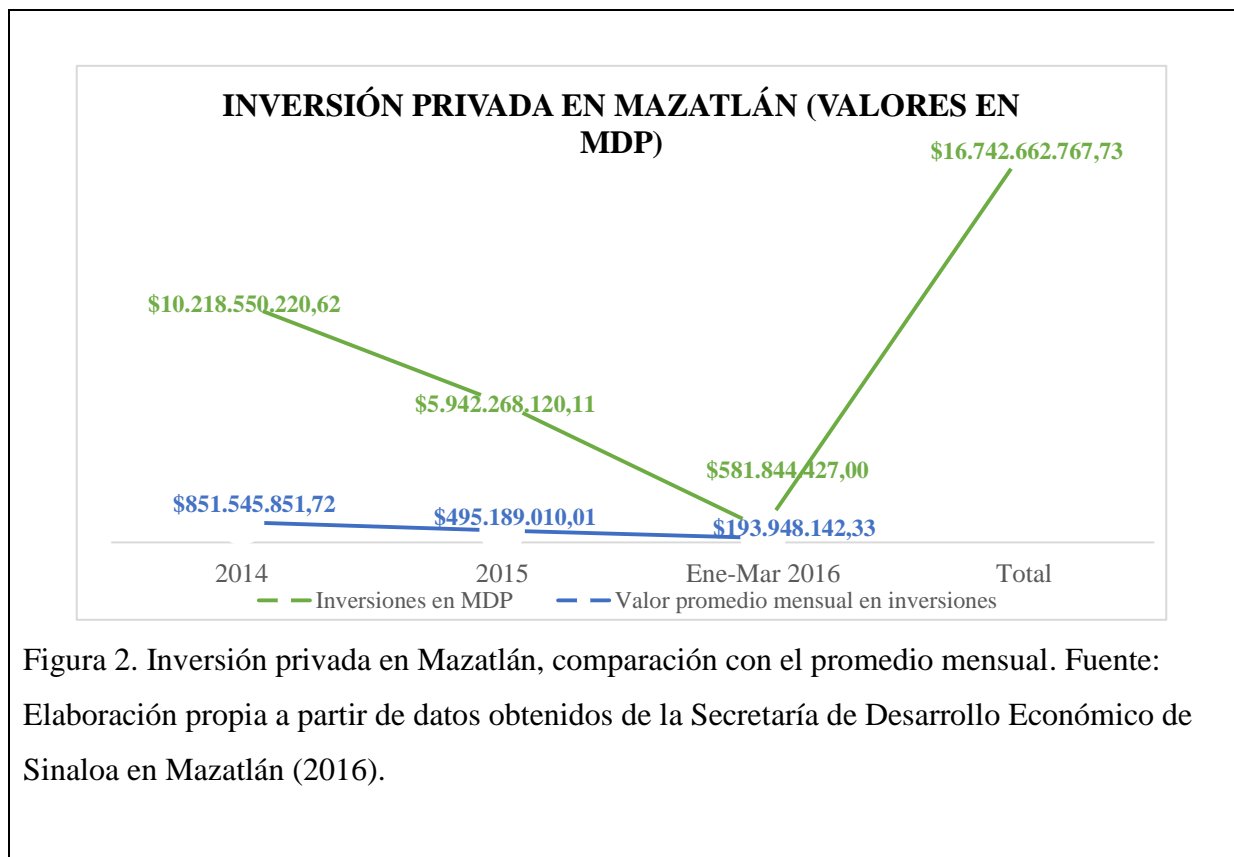


Figura 2. Inversión privada en Mazatlán, comparación con el promedio mensual. Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa en Mazatlán (2016).

A partir de la figura 2, se observa cómo las inversiones bajaron considerablemente en casi un 50%. Por esta razón se ilustró el promedio mensual en inversiones privadas para reflejar la disminución en éstas. Se muestra cómo el valor promedio mensual del presente año en inversiones, es cuatro veces menor al del 2014. Las razones se desconocen. Sin embargo, en el Plan Municipal de Desarrollo de Mazatlán 2014-2016 como meta en inversiones privadas se contempla la suma de \$9'000, 000,000, cifra que se ha superado casi al doble.

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

La Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa en Mazatlán (2016), menciona que \$9' 706,866, 464.59 millones de pesos de la inversión directa de 2014 a marzo de 2016, provienen de 54 Certificados de Promoción Fiscal del Estado de Sinaloa, representando casi el 60% de las inversiones privadas totales. También señala que \$4, 242, 089,445.72 millones de pesos de inversión privada se obtuvo a partir de la promoción al Corredor Económico del Norte que representa el 25.33% de la inversión total. Estas afirmaciones reflejan que los CEPROFIES, son instrumentos útiles para atraer la inversión y que el Corredor Económico del Norte es crucial para el desarrollo económico de Mazatlán y demás municipios involucrados.

Por otro lado en la página oficial del Ayuntamiento de Durango (2016), se hizo una publicación en la que destacan que el hermanamiento de ciudades entre Mazatlán y Durango ha dejado una derrama económica de 500 MDP en inversiones de nuevas empresas que se han establecido en la región, esto debido a la corta distancia que la Autopista Mazatlán-Durango deja entre estas. Sin embargo no se menciona en qué sectores se han hecho esas inversiones ni cuantos empleos han generado, ni la procedencia del capital. Esto propicia a que ambas ciudades se sigan promocionando como una sola región y atraer más inversiones.

B. Corredor Económico del Norte

Movilidad de mercancías

Los datos viales registrados en la autopista Mazatlán-Durango que se muestran a continuación son de los años 2014 y 2015 debido a que en el 2013 fue la apertura de esa carretera. Se presentan los cuadros 6 y 7 para los años 2014 y 2015 respectivamente y se registra tráfico en ambos sentidos de la autopista. Donde TDPA significa tránsito diario promedio anual. Las letras M, A, B y C representan a motocicletas, automóviles, autobuses y camiones de carga pesada, respectivamente.

Cuadro 6. Datos viales del año 2014 de la Autopista Mazatlán-Durango

Datos Viales 2014 de la Autopista Mazatlán Durango						
Lugar	Cantidad	Porcentaje correspondiente al TDPA				
	TDPA	M	A	B	C	Otros
Libramiento de Durango	2138	3.50%	84%	0%	11%	2%
Caseta de Cobro Durango	2531	1.20%	79%	4%	15%	0%
Ent. Otinapa	2207	0.10%	80%	1%	14%	5%
Caseta de Cobro Llano Grande	2305	1.30%	78%	5%	16%	0%
Concordia	1704	1.00%	76%	6%	16%	1%
Villa Unión	1903	1.10%	76%	6%	16%	1%
TDPA en toda la autopista en número de vehículos	2131	29	1678	73	317	34

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2015).

Cuadro 7. Datos viales del año 2014 de la Autopista Mazatlán-Durango.

Datos Viales 2015 de la Autopista Mazatlán Durango						
Lugar	Cantidad	Porcentaje correspondiente al TDPA				
	TDPA	M	A	B	C	Otros
Libramiento de Durango	2329	3.50%	84%	0%	11%	2%
Caseta de Cobro Durango	2561	0.80%	75%	4%	20%	0%
Ent. Otinapa	2226	0.00%	80%	0%	14%	6%
Caseta de Cobro Llano Grande	2241	0.80%	73%	5%	21%	0%
Concordia	1782	1.00%	76%	6%	17%	0%
Villa Unión	1915	1.30%	75%	6%	16%	2%
TDPA en toda la autopista en número de vehículos	2176	26	1645	71	356	33

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2016).

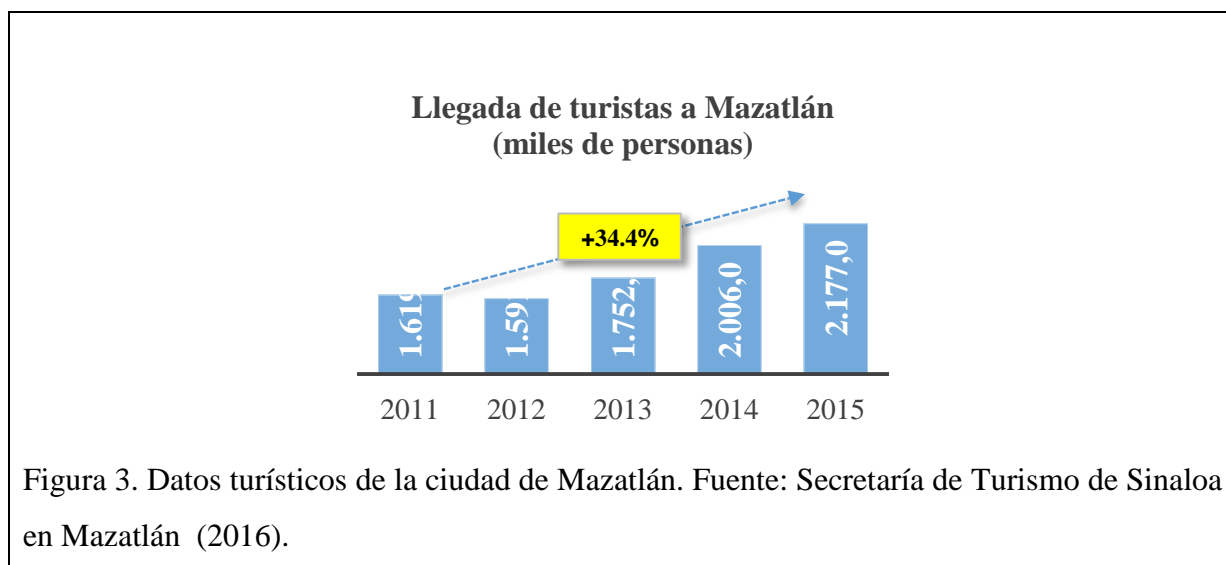
En el Cuadro 6 y 7 se observa que los automóviles son los vehículos que más transitan por la autopista Mazatlán Durango, seguidos por los camiones de carga pesada. Esto indica que dicha carretera es usada principalmente para fines turísticos antes que de movilidad

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

de mercancías. Sin embargo se aprecia una ligera disminución de tránsito de automóviles y un leve incremento en los camiones de carga pesada en el año 2015 respecto al 2014.

Turismo

El turismo en Mazatlán definitivamente está marcado por un antes y un después del Corredor Económico del Norte. A continuación se muestra en la figura 3 una comparación del arribo de turistas del año 2011 a 2015, datos proporcionados por la Secretaría de Turismo de Sinaloa en Mazatlán (2016).



Para el año en curso, la Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa en Mazatlán (2016) proyecta la llegada de más de 360 mil turistas, dejando una derrama económica de \$3,200 MDP en Mazatlán. Se ha observado en la ciudad de Mazatlán en temporadas vacacionales que gran parte del turismo, proviene de Durango y Chihuahua. Dichos turistas llegan a Mazatlán a través del Corredor Económico del Norte, esto se dice en observaciones hechas a las placas de los vehículos que transitan las principales zonas turísticas del puerto de Mazatlán en dichos periodos.

Empleos

Cuadro 8. Nuevos empleos registrados en el IMSS de 2014 al primer trimestre de 2016.

Periodo	Nuevos Empleos (IMSS)	Promedio Mensual
2014	9776	814.666667
2015	7151	595.916667

Enero a Marzo 2016	2265	755
Total	19192	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por la Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa en Mazatlán (2016).

En lo mostrado por el cuadro 8 se puede observar que el promedio mensual de empleos registrados decreció del año 2014 a 2015, sin embargo en los meses de enero a marzo, volvió a incrementar pero continúa por debajo del año 2014. Se deduce que gran parte de estos empleos son gracias al Corredor Económico del Norte por la instalación de nuevas empresas que buscan conectarse a través de esta carretera y aprovechar sus beneficios de ahorro de tiempo y costos en transporte.

La Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa en Mazatlán (2016) proporcionó datos sobre inversiones que han entrado al puerto de Mazatlán y generarán empleos permanentes y temporales, la mayoría de ellos aún no están establecidos, se encuentran en construcción. En el cuadro 9 se presentan los datos sobre los proyectos.

Cuadro 9. Nuevos proyectos de inversión para Mazatlán Sinaloa

Proyecto	Inversión en cantidad monetaria	Empleos Permanentes	Empleos Temporales
Pacific Sands Y Plaza 202 (Cancún Perlas)	\$179,107,445.72	65	120
Manzara G+3 (Cerritos)	\$160'000'000.00	50	150
Holiday Inn La Marina	\$383,723,602.00	120	600
Torre Pacific Palace	\$11'500'000 Usd	120	380
Torre M (Grupo Ahre	\$210'000'000.000	150	300
Holiday Inn Zona Dorada	\$15'000'000 Usd	80	65
Azul Pacífico	\$578'000'000.00	32	150
Sleep Inn Hotel	\$120'000'000	80	120
Torre Bucks, Corporativo Arhe	\$ 245'000'000.00	80	120

Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por la Secretaría de Desarrollo Económico de Mazatlán, Sinaloa (2016).

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

Discusión

A partir del análisis de investigación de método cualitativo, descriptivo, documental, estadístico descriptivo y longitudinal, se concluye que el hermanamiento de ciudades entre Mazatlán y Durango ha dejado beneficios económicos en Mazatlán, sin embargo gran parte del éxito que ha tenido dicho hermanamiento, es gracias a la conectividad carretera concedida por el Corredor Económico del Norte, en especial la Autopista Mazatlán-Durango.

Es importante que una ciudad al hermanarse con otra, tome en cuenta si la posición en la que se encuentra la otra ciudad es estratégica, esto en términos de la Nueva Geografía Económica para que de esta forma la cooperación descentralizada ejercida sea eficiente. Por otro lado, el hermanamiento de ciudades debe verse como un modelo estratégico para proyectar internacionalmente a una ciudad buscando principalmente objetivos económicos y no sólo culturales.

Para cumplir tales objetivos es necesaria además de la cooperación entre los gobiernos municipales, la de asociaciones externas a partidos políticos y dependencias gubernamentales con el fin de dar seguimiento a los hermanamientos después de los trienios de las alcaldías, como es el caso del Comité de Ciudades Hermanas del Municipio de Mazatlán. El hermanamiento de ciudades es benéfico para el desarrollo del Corredor Económico del Norte por el trabajo en conjunto realizado. Las ciudades de Mazatlán y Durango se muestran como complementos perfectos para el turismo por su cercanía y porque la primera ofrece turismo de playa y la otra cultural-colonial.

A. Cumplimiento de objetivos de investigación

a) Objetivo general

El objetivo general de determinar el grado de desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función de la política de hermanamiento de ciudades, se cumple parcialmente. Esto debido a que el análisis de resultados muestra datos generales, no específicos. Se dice que sí se cumplen en cierta forma, porque las cifras mostradas en cuanto a inversiones y turismo principalmente, son en parte resultado de la

promoción y unión que Mazatlán y Durango han demostrado con el hermanamiento de ciudades y cómo han aprovechado su conectividad a través del Corredor Económico del Norte.

b) objetivos específicos

- 1) El objetivo específico de determinar el grado de desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función de la movilidad de mercancías, se cumple parcialmente porque los resultados de la afluencia carretera muestra que la movilidad de mercancías va en aumento, lo cual indica que en la región se está desarrollando el comercio.
- 2) El objetivo de determinar el grado desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función del turismo, sí se cumple con base en las inversiones directas nuevas que han llegado a Mazatlán, en este caso la mayoría de hoteles y plazas comerciales propiciada por la demanda turística.
- 3) El objetivo de determinar el grado de desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte (Mazatlán-Durango) en función de los empleos generados, se cumple parcialmente por mostrar los empleos formales que han sido creados de 2014 a principios de 2016, lo que significa ingresos para la población mazatleca.

B. Comprobación de hipótesis

Hipótesis general

H1= X0 \longrightarrow Y0 El hermanamiento de ciudades influye positivamente en el proceso de relación y desarrollo de la región del Corredor Económico del Norte, se cumple parcialmente cuando se demostró cómo Mazatlán se ha desarrollado económicamente los últimos años, en gran medida gracias al hermanamiento que se tiene con Durango, principalmente en el sector turístico y por formar parte del Corredor Económico del Norte.

Hipótesis específicas

- 1) H1= X1 \longrightarrow Y1

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

Los programas de desarrollo en infraestructura tienen un impacto positivo en la movilidad de mercancías de comercio doméstico e internacional. Se cumple parcialmente con los resultados sobre los programas municipales de desarrollo urbano que Mazatlán está implementando y en la afluencia carretera de la autopista Mazatlán-Durango.

2) $H2 = X2 \longrightarrow Y2$

La promoción cultural impacta positivamente en el turismo. Sí se cumple, demostrada en los resultados sobre el turismo en Mazatlán a partir de las fechas de la firma del hermanamiento de ciudades con Durango, donde comenzó una promoción cultural por ambas partes.

3) $H3 = X3 \longrightarrow Y3$

La inversión privada tiene una relación positiva en la generación de empleos. Sí se cumple con base en los resultados de los nuevos empleos generados en Mazatlán a partir de ésta en el periodo de 2014 al primer trimestre de 2016.

C. Contrastación de hipótesis

Hermanamiento de ciudades

Los resultados de esta investigación confirman lo encontrado por Franco & Marmelo (2012), en cuanto a que sin relaciones amistosas, no sería posible tal grado de éxito en los hermanamientos y que la cooperación conjunta siempre deja mejores resultados económicos que el individualismo. Mazatlán ha experimentado los beneficios de su hermanamiento con Durango en la derrama económica derivada del turismo y promoción cultural.

De igual manera se está de acuerdo con lo dicho por De Villiers, De Coning & Smit (2007) en que el hermanamiento de ciudades en la actualidad se firman buscando el desarrollo económico en lugar de una simple amistad y que la selección del socio para la hermandad, es vital para alcanzar objetivos, ya que ambas partes deben compartir el mismo sentido de compromiso.

Se contraponen los resultados de esta investigación con los encontrados por Guillén Gaibor (2013), en lo referente a la práctica del hermanamiento de ciudades, ya que en sus

resultados señala que en Cuenca, Ecuador; los hermanamientos no han logrado las expectativas en desarrollo, salvo unos cuantos casos. En los resultados de esta investigación, se reflejan las ventajas que Mazatlán ha obtenido a partir de su hermandad con Durango.

Corredor Económico del Norte

70

Para esta variable los resultados concuerdan en los encontrados por Dey & Grappi () en el sentido de que las regiones adquieren mayor importancia si se conectan con un corredor, sin embargo se opone a la idea de que los corredores son las nuevas fronteras del capital, ya que en el caso del Corredor Económico del Norte sólo se han observado ventajas en materia comercial y turística por ser una vía que conecta el Océano Pacífico con el Atlántico y además optimizando recursos como el tiempo y dinero.

Lo encontrado por Soto Plascencia, (2006) y Spit, Wiegmans, Witte & Van Oort (2014), apoya a los resultados de esta investigación en los aspectos de que las inversiones en infraestructura generan crecimiento económico y que los corredores ofrecen ventajas de aglomeración gracias a la conectividad geográfica que proporcionan. Esto se puede observar en los resultados de las inversiones privadas que entraron a Mazatlán bajo la influencia del Corredor Económico del Norte.

D. Hallazgos

Se encontró que infraestructuras de conectividad como lo es el Corredor Económico del Norte, propician a la cooperación descentralizada entre las ciudades beneficiadas por tal infraestructura, de esta forma pueden surgir hermanamientos de ciudades como sucedió entre Mazatlán y Durango, que a partir de la apertura de la autopista Mazatlán-Durango, firmaron un acuerdo de hermandad.

E. Aportaciones

El desarrollo de esta investigación profundiza estudios en esta línea. Son muy pocos los estudios realizados acerca de la influencia de los hermanamientos de ciudades y de los

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

corredores económicos y aún es menos la redactada en idioma español. Por lo tanto ese es el principal aporte.

F. Implicaciones

Principalmente para la política pública, para que reconozcan los beneficios que los hermanamientos de ciudades brindan y fomenten la cooperación descentralizada. Para empresas privadas para que inviertan en la región del Corredor Económico del Norte, destacando las ciudades de Mazatlán y Durango, la primera por ser la puerta a dicho Corredor y la otra por la conectividad de la autopista Mazatlán-Durango.

71

G. Futuras líneas de investigación

- a) Una vez concluidos todos los proyectos del Corredor Económico del Norte, evaluar las expectativas en desarrollo comercial con la realidad. Logística.
- b) Analizar las deficiencias en el puerto de Mazatlán y compararlo con los principales puertos de cabotaje del país. Logística.

H. Limitaciones

La principal limitante para esta investigación se centra en el acceso a la información y en el poco tiempo disponible para recabarla. La falta de recursos económicos para viajar y desarrollar una investigación de campo.

Lista de referencias

Acuerdo de Hermanamiento de Ciudades entre Mazatlán, Sinaloa y Victoria de Durango (2014), proporcionado por Rogelio Olivas Osuna, Director Jurídico del Comité de Ciudades Hermanas y Enlace ante la Secretaria de Relaciones Exteriores en temas internacionales. A través de rogeryeyo@hotmail.com

Asociación de Ciudades Hermanas de América A.C. (2012). Recuperado de <http://ciudadeshermanasdeamerica.org/quienessomos.php#.V5EbHnJ94dU>

Ayuntamiento de Durango (2016). Hermanamiento de Durango y Mazatlán ha generado 500 MDP en inversiones. Recuperado de

http://www.municipiodurango.gob.mx/es/publicaciones/hermanamiento_durango_y_mazatlan_ha_generado_500_mdp_en_inversiones

Ayuntamiento de Mazatlán (2014) Plan Municipal de Desarrollo de Mazatlán. Recuperado de <http://transparencia.mazatlan.gob.mx/wp-content/uploads/gobierno/plan%20municipal%20de%20desarrollo%20Mazatlan%202014-2016.pdf>

Ballesteros, H. y Luna, J.C. (marzo-junio, 2005). Actualidad de los hermanamientos mexicanos. *Revista Mexicana de Política Exterior* (74), 11-38.

Banomyong, R., Sopadang, A. y Ramingwong, S. (2010). Logistics benchmark study of the east west economic corridor. *Business Management Quarterly Review*, 1(2), 1-13.

Beraud Lozano, J. L. y Olivarría Núñez, C. I. (2012). Mazatlán en la estrategia del corredor económico del norte. En E. Meza Ramos, O. Bojorjez Camacho, y E. Soto Ceja. (Eds.), *Memoria del XXI Coloquio Mexicano de Economía Matemática y Econometría* (pp. 97-106). Nayarit, México: Unidad Académica de Economía de la Universidad Autónoma de Nayarit.

Blacutt Mendoza, M. (2013). *El desarrollo Local Complementario*. Fundación Universidad

Castillo, L. (s/f). *Tema 5 Análisis documental*. Recuperado de <http://www.uv.es/macas/T5.pdf>

Castillo Sánchez, F., García de León Loza, A. y Padilla y Sotelo, L.S. (2012). Delimitación espacial del corredor económico Ensenada-Mexicali. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 21(1), 65-81. Doi: [10.15446/rcdg](https://doi.org/10.15446/rcdg)

Comité de Ciudades Hermanas del Municipio de Mazatlán (2016). Datos proporcionados por Rogelio Olivas Osuna, Director Jurídico del Comité de Ciudades Hermanas y Enlace ante la Secretaría de Relaciones Exteriores en temas internacionales. A través de rogeryeyo@hotmail.com

Conferencia Nacional de Gobernadores (2014). *Corredor económico del norte de México COREN motor de inversiones y empleos*. (pp. 7-11). Recuperado de http://conago.org.mx/reuniones/documentos/2014-02-26/20140226_DR_ACCIONES_Y_AVANCES_CEN_DGO_V2.pdf

Coordinación General de Proyectos Estratégicos (2013). *Mazatlán como puerta al corredor económico del norte* (p.10). Recuperado de <http://ped.sinaloa.gob.mx/Documentos/CGPE/Mazatlan%20Puerta%201.12.pdf>

Council of European Municipalities and Regions (2007) *Twinnin for tomorrow's world*. (p.2) Recuperado de www.ucm.org.cy/DocumentStream.aspx?ObjectID=599

El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte.

- De Villiers, J. C., De Coning, T. J., & Smit, E. M. (2007). Towards an understanding of the success factors in international twinning and sister-city relationships. *South African Journal Of Business Management*, 38(1), 1-10.
- De Villiers, J.C. (2005). *Strategic alliances between communities, with special reference to the twinning of South African provinces, cities and towns with international partners*. (Tesis doctoral). Recuperada de Stellenbosch University Library and Information Services.
- Dey, I., & Grappi, G. (2015). Beyond Zoning: India's Corridors of "Development" and New Frontiers of Capital. *South Atlantic Quarterly*, 114(1), 153-170. Doi: 10.1215/00382876-2831345
- Franco M. & Marmelo E. (2014) Sister-City Relationships As a Form of Inter-Organizational Cooperation: Exploratory case studies in the Portuguese context. *Transylvanian Review of Administrative Science*, 41, 75-89.
- Guina, C. S. (2008). THE GMS ECONOMIC CORRIDORS. *Regional Outlook*, 84-86.
- González Uresti, L.A. (2016). La paradiplomacia de Nuevo León: un estudio de caso. *Desafíos*, 28(I), 203-246. Doi: dx.doi.org/10.12804/desafios28.1.2016.05
- Guillén Gaibor, M.L. (2013). *Análisis de los hermanamientos entre ciudades como herramienta de gestión de cooperación descentralizada y participación en la dinámica internacional. Caso de estudio de la ciudad de Cuenca-Ecuador*. (Tesis)Universidad del Azuay Facultad de Ciencias Jurídicas Escuela de Estudios Internacionales. Cuenca, Ecuador.
- Keohane, R.O. y Nye, J.S. (2005). La interdependencia en la política mundial, en coautoría con Joseph S. Nye. En A. Borja Tamayo (Ed.), *Interdependencia, Cooperación y Globalismo Ensayos escogidos de Robert O. Keohane* (pp. 91-124). México, D.F., México: Colección Estudios Internacionales CIDE.
- Porter, M. (1999). Los Clusters y la competencia. *Harvard Bussines Review* 1(2) 130-145.
- Porter, M. (1990). La ventaja competitiva de las naciones. En M. Porter (2009) *Ser competitivo* (pp. 163-202).
- Ruiz Seisdedos, S. (2013). Aspectos básicos de la cooperación descentralizada. En M.R. Agost Felip, A. M. Fuertes Eugenio, I. Giménez García y G. Soto Personat (Eds.), *Cooperación Descentralizada Pública Introducción, Enfoques y Ámbitos de Actuación* (pp. 43-70). España: Publicaciones de la Universitat Jaume I. Doi: 10.6035/CISProjectes12

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2016). Datos viales (pp. 294). Recuperado de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2016/10_DURANGO.pdf

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2015). Datos viales (pp. 870). Recuperado de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2015/25_SINALOA.pdf

Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa en Mazatlán (2016). Datos proporcionados por Hilda Fumiko Inukai Sashida, Secretaria de Desarrollo Económico de Mazatlán. A través de hilda.inukai@mazatlan.gob.mx

Secretaría de Turismo de Sinaloa en Mazatlán (2016). Datos proporcionados por Hilda Fumiko Inukai Sashida, Secretaria de Desarrollo Económico de Mazatlán. A través de hilda.inukai@mazatlan.gob.mx.

Soto Plasencia, M. (2006) Influencia de los Corredores Económicos en la Producción de Limón de Exportación en la Región Piura. *Cuad. Difus.* 11(20) 153-175.

Tello, M. D. (2006). Las teorías del desarrollo económico local y la teoría y práctica del proceso de descentralización en los países en desarrollo. Chile: CEPAL, Documento de trabajo 247. Recuperado de: <http://departamento.pucp.edu.pe/economia/images/documentos/DDD247.pdf>

Witte, P., Van Oort, F., Wiegmans, B., & Spit, T. (2014). European Corridors as Carriers of Dynamic Agglomeration Externalities?. *European Planning Studies*, 22(11), 2326-2350. doi:10.1080/09654313.2013.837153