

EL ESPECTADOR

LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES CHIAPAS-MAYAB VS. EL GOBIERNO

HIROSHI TAKAHASHI

La batalla legal que se libra en los pasillos del CIADI tiene nombre, cifras y una ruta trazada sobre rieles: **Mario Noriega Willars**, 303 millones de dólares en daños reclamados, y el viejo trazo del Ferrocarril Chiapas-Mayab que ahora coincide con el recorrido del Tren Maya.

El 5 de diciembre de 2024, el inversionista estadounidense **Mario Noriega** presentó su memorial de reclamaciones ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, con sede en Washington, D.C. La acusación es clara: el Estado mexicano expropió, sin compensación, su inversión en la concesión ferroviaria que operaba desde 1999 y cuya vigencia legal se había extendido hasta 2049.

Esta concesión, otorgada originalmente a la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab (CFCM), había quedado inactiva tras el paso del huracán *Stan* en 2005. Aunque el gobierno se había comprometido a reparar la infraestructura dañada y devolver la operación, nunca lo hizo. En 2016, el gobierno federal activó un mecanismo legal denominado "rescate" para revertir la concesión sin pago alguno al concesionario.

Noriega, quien para entonces ya había adquirido el control accionario de CFCM, considera que el rescate fue una expropiación disfrazada. En el memorial se señala que "México falló en pagar una compensación plena, pronta, adecuada y efectiva tras expropiar la inversión del demandante en contravención del tratado y del derecho internacional". Su argumento adquiere una nueva dimensión al contrastar su caso con el de Ferrosur, propiedad de **Germán Larrea**, que fue indemnizado en 2023 de forma expedita tras un rescate similar. El inversionista alega trato discriminatorio y exige al Estado mexicano una compensación calculada por expertos en más de 300 millones de dólares, incluyendo daños, intereses y costos legales. "México discriminó contra el demandante y su inversión, al tratar de forma más favorable a entidades nacionales en circunstancias similares", afirma el documento.

Lo que vuelve particularmente noticioso este arbitraje es su vínculo con el proyecto ferroviario insignia del gobierno

de la 4T. Desde 2020, el gobierno federal construye el Tren Maya sobre rutas que en gran parte coinciden con el trazo original del Chiapas-Mayab. La superposición no es solo territorial, sino también funcional: ambas vías buscan conectar el sureste, transportar carga y aprovechar derechos de vía estratégicos. Según el memorial presentado ante el CIADI: "La conducta de México destruyó el valor de la inversión del demandante" y parte de esa conducta consistió en apropiarse de la infraestructura y del mercado proyectado para CFCM y redirigirlo al Tren Maya, sin retribución alguna.

Este arbitraje podría convertirse en un caso emblemático sobre los límites de la utilidad pública frente a los derechos adquiridos. México, que promovía el sureste como destino seguro para la inversión, enfrenta ahora una reclamación internacional donde se cuestiona la coherencia de su política ferroviaria. La resolución del caso **Noriega** podría tener implicaciones financieras, pero también reputacionales para un país que busca combinar desarrollo regional con certidumbre jurídica.

La historia del Chiapas-Mayab, relegada al olvido por al menos una década, regresa para recordar que no hay desarrollo sin memoria contractual.

