

Bogotá, 10 de mayo de 2019

Señores

SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES

Superintendente Delegado para Procesos de Insolvencia

E.

S.

D.

REFERENCIA: PROCESO DE REORGANIZACIÓN TRANZIT S.A.S  
EXPEDIENTE No. 85890  
ASUNTO: INFORMACION RELEVANTE PARA LA TOMA DE DECISIONES DENTRO DEL PROCESO.

Los suscritos, abajo firmantes, como parte dentro del proceso de Reorganización de TRANZIT SAS, que se adelanta en Su Despacho, y sujetos más vulnerables, dada nuestra condición de pequeños propietarios de vehículos entregados a esa Empresa, nos permitimos colocar en conocimiento de Su Despacho, los siguientes hechos que estamos seguros, no son de su conocimiento, pero que son determinantes para la toma de decisiones de fondo dentro del proceso y, que evidencian la inviabilidad de recuperación de TRANZIT SAS, por lo que, para evitar mayores perjuicios a los acreedores, su consecuencia indefectible, es la liquidación:

**1.- ENTREGA OBLIGADA DE NUESTROS NEGOCIOS, DE NUESTRO UNICO PATRIMONIO AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO:**

Para comprender la génesis de esta problemática, es necesario recordar que de conformidad con el PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DE BOGOTA, adoptado mediante decreto 319 de 2006, se determinó que los componentes del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO, son:

- a. Transporte masivo.
- b. Transporte público colectivo.
- c. Transporte público individual.

Para dar cumplimiento al DECRETO 309 DE 2009, E IMPLEMENTAR EL SISTEMA DEL SITP, la Administración distrital, a través de Transmilenio, adelantó la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009, para adjudicar las diferentes rutas de la ciudad, entre los oferentes ganadores.

Fomentando así el desplazamiento forzado, el exterminio de una clase social denominada transportadores de la ciudad de Bogotá, los que desde hacía mucho tiempo, mantuvimos un negocio lícito, subsistíamos y era nuestro único medio de trabajo, pagábamos los impuestos de manera puntual, éramos reconocidos como comerciantes transportadores ya que estábamos inscritos como transportadores ante la Cámara de Comercio de la ciudad, con los anteriores Decretos la Administración pretendía reorganizar el transporte pero esto ha sido un fiasco, porque lo que generó fue un efecto contrario, ha prosperado el transporte ilegal (bici taxis, camionetas blancas, vehículos particulares, vehículos de turismo que prestan el servicio público en la periferia, el incremento de vehículos de servicio público de Soacha, Sibaté) y el transporte formal que teníamos nosotros desapareció dándole paso al SITP, que para nada ha suplido las necesidades de la ciudad, ha sido un transporte ineficiente.

Como resultado de dicha licitación pública, Transmilenio celebró 13 contratos de concesión, entre los años 2010 y 2011, para que dichos operadores prestaran el servicio público colectivo en la ciudad, a través de los buses azules que conocemos como SITP, por un lapso de 24 años.

Así las cosas, nosotros no teníamos otra alternativa que optar en vincularnos a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, *a través del concesionario TRANZIT SAS, bajo las condiciones y reglas establecidas en la mencionada licitación pública.*

**2.- CONTRATO REALIDAD, DE RENTA Y NO DE COMPRAVENTA. - OBLIGACIONES DE TRANZIT SON DEL GIRO ORDINARIO DE SU NEGOCIO, FRENTE A PROPIETARIOS DE VEHICULOS.**

Nos permitimos traer a colación algunos apartes del escrito radicado en Su Despacho, mediante el cual se dieron argumentos jurídicos y de hecho suficientes para que se corrigiera en oportunidad, el proyecto de graduación y calificación de créditos, dentro de la reorganización que nos ocupa. Argumentos que no comprendemos, por qué no fueron tenidos en cuenta para enderezar el curso del proceso, en el que se nos hiciera justicia y amparara nuestra débil posición de pequeños propietarios.

Por el contrario, pareciera que, las decisiones tomadas por la Delegatura para el procedimiento de Insolvencia de la Supersociedades, junto con la promotora, sólo les importa mantener y proteger a toda costa, una viabilidad financiera falsa de la empresa TRANZIT SAS, así se esté generando la más

profunda crisis económica y social alrededor de 300 familias, que sufren las consecuencias al no percibir por más de 29 meses, la renta de sus vehículos, ni ver en el horizonte una luz para recuperar su único patrimonio :

a. ***“La naturaleza y realidad del contrato, tal como se pasa a explicar***

*De forma adicional al argumento de que se trata de una prestación económica de imposible cumplimiento inmediato, existe una razón fundamental para que estos contratos no se consideren como de compraventa sino como contratos innominados. A esta conclusión se llega, bajo los criterios de interpretación del Código Civil, teniendo en cuenta los antecedentes contractuales, la naturaleza y la realidad contractual.*

*El Código Civil, con acierto, consagra en los artículos 1618 a 1624 los criterios que le han de servir a los operadores jurídicos para interpretar los contratos. Para el caso, resultan vitales dos de los criterios establecidos.*

*Veamos el primer de ellos, contenido en el artículo 1618 del Código Civil:*

*“ARTÍCULO 1618. PREVALENCIA DE LA INTENCIÓN. Conocida claramente la intención de los contratantes, debe estarse a ella más que a lo literal de las palabras.”*

*Este artículo establece la necesidad y obligatoriedad de que, ante la duda, y conocida la intención de las partes, se esté a ella antes que a literalidad de las palabras vertidas en el contrato. Este criterio, en el caso de la relación jurídica entre los objetantes y TRANZIT debe dar lugar a establecer, sin lugar a duda, que el contrato celebrado entre ellos no es una compraventa, sino un contrato constitutivo y generado de una renta mensual<sup>1</sup> por el término de la concesión en contraprestación por la disponibilidad de los vehículos a favor de la flota de TRANZIT. Esta voluntad o intención de las partes se desprende de cuando menos lo siguientes elementos precontractuales y contractuales:*

*El primero de los documentos que permite demostrar que las partes suscribieron un contrato atípico e innominado, **cuyo objeto era la vinculación a la flota a cambio de unas rentas a largo plazo** es el Decreto 309 de 2009 de la Alcaldía Mayor de Bogotá por medio del cual “se adopta el Sistema Integrado de*

---

<sup>1</sup> No sobra señalar que este contrato tiene similitudes en su naturaleza con el contrato de renta vitalicia regulado en los artículos 2287 - 2301 del Código Civil. Es de particular importancia el artículo 2290 en el que se establece que el pago que por el derecho a percibirla, puede consistir en dinero, o en cosas raíces o muebles.

*Transporte Público para Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones.” El artículo 15 del citado decreto consagra el objetivo de democratizar el sistema “propiciando la inclusión del mayor número de conductores y demás actores actuales del sector transporte urbano colectivo en el nuevo sistema”. De lo anterior es apenas evidente que la política pública del SITP tiene como eje la participación de los antiguos propietarios, hoy objetantes, en la medida en que lo que se busca es vincularlos a las futuras empresas prestadoras del servicio y no simplemente excluirlos, a través de la compra de sus vehículos. La política pública busca garantizarles un ingreso o renta que respete sus derechos al trabajo y al mínimo vital. De no haber sido así, habría sido más económico y eficiente simplemente comprar los antiguos buses y monopolizar el servicio.*

*De igual forma, en el pliego de condiciones, una de las formas de acreditar la experiencia de los proponentes dentro de la licitación que dio origen al contrato 011 de 2010 era la vinculación de propietarios de buses mediante las proformas 6ª y 6b que hacían parte integrante del pliego de condiciones y posteriormente del contrato de concesión. Así mismo, se previeron dos alternativas de vinculación: la vinculación vía compraventa de los vehículos y la vinculación vía el contrato de vinculación con el pago de rentas mensuales indexables.*

- *Compraventa: en esta alternativa se les compraban los vehículos a los propietarios. Era una verdadera compraventa y se pagaba de contado el valor del vehículo.*
- *Contrato innominado de vinculación de constitución y generación de una renta: es la segunda posibilidad que brindaba el pliego de condiciones para vincular los buses al nuevo sistema. Se reitera que es un contrato atípico e innominada que las partes han decidido denominar de renta o contrato que garantiza el control total de la flota. En este contrato las principales obligaciones son, para TRANZIT, pagar la renta fija mensual durante el tiempo estipulado, según la vida útil del vehículo, y para los propietarios, vincular su vehículo a la flota, sin restricción alguna. Otras obligaciones de TRANZIT eran adelantar el mantenimiento del vehículo y responder ante terceros por cualquier daño que se pudiera causar por la operación del mismo. La vinculación del vehículo a la flota termina cuando se cumpla su vida útil, momento en el cual será el mismo concesionario el encargado de su chatarrización.*

*Ambas alternativas y sus características están claramente explicadas con detalle en la Circular 0017 de 2013 expedida por TRANSMILENIO (que es un reflejo de lo contenido en los pliegos de condiciones y en el contrato de concesión) en la cual se puede leer lo siguiente:*

*“En relación con la alternativa (i) de renta, se previó que su configuración se daría bajo las siguientes condiciones:*

- a) La disponibilidad y tenencia del vehículo en cabeza del concesionario sin ninguna condición o salvedad diferente a la adjudicación del contrato; la responsabilidad total del concesionario por toda la operación, mantenimiento, disponibilidad, costos, gastos y obligaciones totales que genere el vehículo o su utilización;*
- b) **El pago a los propietarios vinculados de la renta fija mensual ofertada durante la concesión** (negritas fuera del texto original), de acuerdo con lo establecido en los pliegos de condiciones;*
- c) La desintegración física total (chatarización) al momento de cumplirse la vida útil establecida en el pliego de condiciones y el contrato;*
- d) El esquema de participación pactado;*
- e) Que el acuerdo entre las partes constituiría título ejecutivo y que el mismo se podría ceder por parte del propietario en cualquier momento sin que mediara autorización del concesionario de la operación.*

*Adicionalmente de lo anterior, el pliego señaló que se debía garantizar que la **renta mensual** (negritas fuera del texto original) ofertada se pagaría una vez el propietario hiciera entrega material del vehículo y hasta el final de la concesión, la cual debía ajustarse anualmente con la inflación del año inmediatamente anterior, vigente a partir del día diez (10) calendario.*

*Asimismo, frente a la alternativa (ii) venta, se previó que su configuración se daría bajo las siguientes condiciones:*

- a) La transferencia y registro de la propiedad y entrega material del vehículo a favor del concesionario sin ninguna salvedad diferente a la adjudicación del contrato;*
- b) El pago al propietario del valor del vehículo, de acuerdo con lo establecido en el pliego de condiciones.”*

*Por otro lado, es de la mayor importancia la estipulación fijada en la circular que se viene citando y que establece lo siguiente en relación con el alcance de cada modalidad:*

***“Aspectos inherentes a la modalidad de renta***

1. *Durante el contrato de concesión, los concesionarios solo tendrán la disposición y tenencia de los vehículos entregados por los propietarios bajo esta modalidad sin que esto signifique la transferencia de la propiedad, de ahí que la responsabilidad de aquellos esté circunscrita a la operación, mantenimiento, disposición, costos, gastos y demás obligaciones que genere la utilización del vehículo, pero no al dominio de este, salvo que de común acuerdo y de forma libre y espontánea el propietario acepte el traspaso. (negritas fuera del texto original)*
2. *El concesionario tiene a cargo el pago de una renta fija mensual la cual debe ajustarse anualmente con base en el IPC del año inmediatamente anterior. En todo caso, debe garantizarse a los propietarios el pago de doscientos ochenta y ocho (288) rentas independientemente que la vinculación de estos se hubiere hecho con posterioridad a la fecha de inicio de la etapa operativa prevista en el contrato de concesión. El pago de la renta no está sujeto a condición diferente a la entrega material del vehículo, sin importar si se hizo traspaso.” (negritas fuera del texto original)*

*De todos los documentos que hacen parte integrante e inescindible de la concesión, que a su vez es el objeto único de TRANZIT, se desprende de forma clara que existían dos tipos completamente diferentes de contratos o de alternativas para vincular a la flota de TRANZIT los vehículos de los ahora objetantes: un contrato típico de compraventa y un contrato atípico e innominado de vinculación bajo la modalidad de constitución y generación de una renta fija mensual indexada, que podía o no implicar el traspaso del vehículo.*

*En este punto, es necesario recordar las obligaciones del concesionario frente a los vehículos vinculados a la flota que presta el servicio de transporte, que, a su vez, es el objeto único de TRANZIT: operación, mantenimiento, disposición, costos, gastos y demás obligaciones que genere la utilización del vehículo. Dichas obligaciones hacen que el traspaso de los vehículos, como posibilidad dada por TRANSMILENIO como contratante, fuera una alternativa que brinda mayor facilidad para el cumplimiento de dichas obligaciones. Simplemente el traspaso hace que cualquiera de las obligaciones mencionadas pudiera ser cumplida directamente por TRANZIT sin el concurso del propietario y sin ningún tipo de intermediación ni jurídica ni material por parte de este último. Piénsese, por ejemplo, en el pago de impuestos o en el sinnúmero de trámites que hay que*

*realizar ante el SIM (pagos de multas, permisos, trámites en patios) y que debe realizar directamente el propietario.*

*De igual forma, deben tenerse en cuenta los siguientes actos jurídicos que permiten reafirmar todo lo explicado anteriormente:*

- *Contrato de renta y/o vinculación: una buena parte de los objetantes, antes de suscribir el contrato tipo 4, suscribió un contrato llamado de renta o de vinculación, el cual tiene todas las características de ya explicadas del contrato atípico innominado de constitución y generación de rentas, pero sin la obligación del traspaso.*

- *Contrato de fiducia mercantil celebrado entre TRANZIT y Fidubogotá: teniendo en cuenta la relevancia económica, social y contractual que tiene la relación entre los propietarios – rentistas y TRANZIT, en el contrato de fiducia se estableció en la cláusula duodécima lo siguiente:*

*“Duodécima. Destinación de los recursos depositados en el fideicomiso.*

*Con cargo a los recursos depositados en el fideicomiso solo podrán ser realizados los siguientes pagos, desembolsos o transferencias, previa instrucción que para efecto imparta el fideicomitente, y con el orden de prelación que se indica a continuación:*

*12.1 Pagos correspondientes a renta fija mensual de los propietarios vinculados. (...).”*

- *Cuentas de cobro, facturas y certificaciones expedidas por TRANZIT a los propietarios: en estos documentos, el concepto objeto del pago era “Renta Fija Mensual por 24 años sobre el vehículo relacionado en la tabla adjunta.”, y no cuota compraventa, instalamento o similar.*

*Nuevamente, resulta claro que las partes en ningún momento quisieron y pretendieron ejecutar un contrato de compraventa, sino un contrato innominado de constitución y generación de rentas mensuales, al margen de que para lograrlo hayan tenido que instrumentalizar la disponibilidad total de los vehículos a través de la transferencia de la propiedad de los mismos con el propósito de facilitar los trámites y cargas a cargo del concesionario.*

*El segundo criterio interpretativo que permite concluir que no se trataba de un contrato de compraventa de posible ejecución instantánea se encuentra en el artículo 1622, que establece la interpretación sistemática del contrato, no solo entre sus cláusulas, sino también entre el contrato y otros contratos celebrados*

*entre las mismas partes y sobre la misma materia, tal como se lee en el artículo, que dispone:*

**“ARTICULO 1622. INTERPRETACIONES SISTEMÁTICA.** *Las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándosele a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad.*

*Podrán también interpretarse por las de otro contrato entre las mismas partes y sobre la misma materia. (...)*”

*Con lo cual, es claro que EL CONTRATO no puede analizarse aisladamente como de forma equivocada lo hace la promotora, pues dicho CONTRATO está inmerso y debe ser interpretado bajo una relación jurídica negocial más compleja compuesta por una serie de actos jurídicos ya explicados en este capítulo. Los actos jurídicos analizados no dejan duda alguna de que estamos ante un contrato innominado y atípico de constitución y generación de rentas, que no deja de serlo por el solo hecho de que contenga una obligación típica como el traspaso del vehículo.*

*Por las razones expuestas, los créditos reconocidos, graduados y calificados a favor de LOS OBJETANTES no pueden hacer parte del proceso de reorganización y como tal se solicita que se excluyan y se continúen pagando en los términos originales del contrato, por tratarse de un contrato innominado, atípico y de tracto sucesivo, las rentas deberán ser tratadas como gastos de administración pagaderas de forma mensual en los términos originales, tal como se pasa a explicar.*

*Otro argumento de tipo de contable y financiero que demuestra que no estamos ante un contrato de compraventa de ejecución instantánea tiene que ver con el hecho de que contablemente LOS OBJETANTES no tienen un activo correspondiente al precio obtenido por la venta de los vehículos, sino que cada mes tienen una cuenta por cobrar, que no es otra cosa que la renta a la que tienen derecho.*

***Con la posición de la promotora, las sumas mensuales que componen la renta se convierten, por arte de magia, en un activo, lo cual no solo desfigura la relación jurídica inicial, sino que tendrá graves implicaciones tributarias para LOS OBJETANTES al tener un injustificado incremento patrimonial.*”<sup>2</sup>**

*Nota: Negrilla es fuera del texto.*

---

<sup>2</sup> Objeciones al Proyecto de Calificación y Graduación de créditos. Dr. Rodrigo Puyo



### 3.- **CRISIS SOCIAL Y ECONOMICA – MAS DE 300 FAMILIAS AFECTADAS -**

Este es nuestro problema ya que llevamos más de 27 meses sin recibir un solo peso, la Administración Distrital nos ha llevado a la quiebra total y ahora nos lleva a la ruina en complicidad con la empresa operadora que no se conduele de nuestra situación, hemos sido embargados, se nos han quitado propiedades y las que teníamos nos ha tocado vender para poder pagar las pensiones de los colegios de nuestros hijos, pensiones de las universidades, pago de los créditos financieros, obligaciones de pago de cuotas de vehículo o de pago de cuota de créditos hipotecarios, pago de intereses a personas agiotistas para poder sobrevivir en espera de una solución y no ha sido posible porque el contrato de Concesión No. 11 de la Zona de Usme que tiene la operadora TRANZIT S.A.S., sigue vigente.

La empresa operadora TRANZIT S.A.S., a través de su gerente y la promotora nombrada por la Superintendencia de Sociedades nos han querido concientizar en dos ocasiones del PREACUERDO, para ser presentado ante la SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, dentro del Proceso de Reorganización de la empresa, en el que se contemplan los **pagos a todos los acreedores a partir del 2021**, dentro de los recursos para cubrir estos pagos se esperaba un Tribunal de Arbitramento con Transmilenio en el cual se pretendía recaudar la suma de \$50.000.000.000 cincuenta mil millones de pesos y unos recursos frescos de un inversionista por más de \$300.000.000.000 trescientos mil millones de pesos.

Hoy vemos con sorpresa que los recursos recaudados por el Tribunal de Arbitramento solo alcanzo la suma de \$14.000.000.000 catorce mil millones de pesos y en cuanto al inversionista hasta la fecha no se ha concretado.

También sabemos, que los recursos esperados para el **pago de acreedores**, no se van a utilizar para ese fin sino para el pago de deudas atrasadas de la empresa, esto es cesantías de empleados, pago de combustibles, mantenimiento de vehículos todo esto como gastos de administración.

En ese orden de ideas la empresa TRANZIT S.A.S., ha incumplido lo ordenado por la ley 1116 del 2006 artículo 45, en el pago de gastos de administración. Es inviable financieramente, técnicamente, no prestan un servicio óptimo, los vehículos previstos para que salgan a prestar el servicio no pueden hacerlo por falta de mantenimiento preventivo y correctivo y falta de combustible.

Como vemos es imposible que la empresa operadora TRANZIT S.A.S., de cumplimiento al pago de acreedores tal y como fue presentado ya que no cuentan con los recursos y los esperados no llegaron.

Nosotros los rentistas familias de la operadora TRANZIT S.A.S., y frente a los hechos presentados le solicitamos a la SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, tome los correctivos necesarios y ordene la liquidación de la empresa, para que nosotros como rentistas y anteriores propietarios de los vehículos podamos acceder a los beneficios contemplados en el Acuerdo 645 del 2016-2020 artículo 78 y podamos postular nuestras rentas ante Transmilenio y así poder recuperar nuestro capital, y no se siga generando esta problemática social que lleva más de dos años, es muy triste y duele en el alma que para que nosotros sobrevivamos se tiene que acabar la empresa a la cual le entregamos parte de nuestras vidas.

#### **4.- TRANZIT SAS – EMPRESA INVIABLE FINANCIERAMENTE.**

Los esfuerzos realizados por parte de la SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES, de proteger y mantener la empresa TRANZIT SAS a través de la figura de la reorganización, no tendrá éxito.

Esfuerzos que llegaron hasta del cambio de nuestra posición de ACREEDORES RENTISTAS al DE ACREEDORES POR CREDITO.

Cambio que dio lugar, repetimos a que se desdibujara la obligación que le asiste al Concesionario de cancelarnos mensualmente lo correspondiente a la renta (por ser parte del giro ordinario de la empresa y sustento de su existencia y vigencia de la concesión) y, por el contrario, recibe de parte de TRANSMILENIO, la correspondiente remuneración, sin reconocernos la renta.

A pesar de ello, LA SUPERSOCIEDADES ha podido comprobar, de acuerdo a lo actuado en el proceso de reorganización, que TRANZIT SAS, es una empresa inviable financieramente, como así lo indican entre otros, los siguientes factores:

- ✓ PERCIBE LA REMUNERACION CONTRACTUAL DE TRANSMILENIO POR ESTAR VIGENTE LA CONCESIÓN, sin reconocernos a nosotros la renta, siendo, repetimos del giro ordinario

de la empresa, más, **SIN EMBARGO, NO SE HA RECUPERADO FINANCIERAMENTE DESDE HACE MÁS DE DOS AÑOS.**

- ✓ Además, si lo que se pretende es AMPARAR LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO A FAVOR DE LA CIUDAD, **TAMPOCO SE HA LOGRADO.**

La prestación del servicio no es eficiente, no es oportuno. Prueba de ello, es el **ABANDONO EN EL QUE SE ENCUENTRAN ALREDEDOR 440 BUSES, DE LOS 600 ENTREGADOS POR NOSOTROS PARA LA OPERACIÓN, ES DECIR SOLO 160 SE ENCUENTRAN EN OPERACION.**

Qué bueno fuera que Transmilenio, rescatara nuestro capital de conocimiento en el transporte público que, por más de 30 años, le prestó eficientemente a la ciudad, ya que, en ese entonces, jamás el usuario se quejó por la ausencia de rutas. Que requería una mayor organización, no se desconoce, pero la prestación del servicio era oportuna y eficiente. Pero, que con ocasión de la implementación del SITP, fuimos DE UN MOMENTO A OTRO DESPLAZADOS y obligados de manera indirecta a participar en ese proceso, entregando todo nuestro conocimiento, oficio y capital a un concesionario que opera a través de nuestros vehículos.

Prueba del abandono de 440 vehículos de los 600 entregados, se demuestran con las fotos que se acompañan. Abandono que se ha presentado debido a la falta de mantenimiento.

¿Entonces, nos preguntamos CÓMO SE ESPERA RECUPERACION FINANCIERA DE TRANZIT SAS, PARA QUE OPERE CUMPLIENDO LAS EXIGENCIAS DE LA CONCESION?, ¿SI NO TIENE MUSCULO FINANCIERO, NI PARA EL MANTENIMIENTO REGULAR DE UN VEHICULO? CÓMO SUPERSOCIEDADES NO REPLANTEA SU POSICION, ¿Y ENCUENTRA QUE ES MEJOR DECRETAR LA INMEDIATA LIQUIDACION DE LA CONCESION Y PODER ASI RECUPERARNOS Y OFRECER DE MANERA DIRECTA NOSOTROS EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO, COMO LO HICIMOS POR AÑOS?

**5.- ¿TRANZIT SAS PRETENDE OBTENER AUTORIZACION DE CESIÓN DE LA CONCESIÓN A LA SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDAD?**

Otra alternativa que se ha planteado, sin llegar a ser oficial, PERO QUE ADVERTIMOS DESDE AHORA, SOBRE LAS ACCIONES LEGALES QUE IMPETRAREMOS, CONTRA TODOS LOS ACTORES RESPONSABLES, es la de realizar la CESION DE LA CONCESION A UN TERCERO.

**CESIÓN EN LA QUE NO SE INCLUIRÍA** nuestra acreencia **como RENTISTAS**, lo que, agravaría nuestra situación económica y social.

Ya que, muy seguramente dentro de la liquidación que seguiría la de TRANZIT SAS, nuestras acreencias, se verían en peligro de ser no reconocidas, pero sí de SER EFECTIVAMENTE PAGADAS.

Con el lastre de pobreza y angustia de más de 300 familias, que vemos con la MAYOR ANGUSTIA Y TRISTEZA, que nuestro único patrimonio se desvanece por obra de las argucias o estrategias mancomunadas, en aras de mantener vivo a un ente particular a costa de unos pocos ciudadanos que han sido rezagados de toda posibilidad de solución justa y equilibrada, con EL SOFISMA DE DISTRACCION DE COLOCAR EL INTERES GENERAL – ciudad -, de la prestación de transporte de un servicio público, sobre nuestro interés.

Justificación que lejos de ser equilibrada, equitativa, justa y del amparo de los intereses de la ciudad, ESTÁ COLOCANDO A LA CIUDAD EN UNA CRITICA SITUACION AL NO ESTAR PRESTANDOSE EL SERVICIO COMO DEBE SER Y CON EL DAÑO ANTIJURIDICO OCASIONADO, CON LOS CONSECUENTES PERJUICIOS ECONOMICOS PARA LA MISMA CIUDAD.

Atentamente,

BETTY ANGEL  
C.C. No.

C.C. *Dr. Iván Duque – Presidente de la República de Colombia*  
*Dr. Fernando Carrillo. – Procurador General de la Nación*  
*Dr. Carlos Alfonso Negret – Defensor del Pueblo de Colombia*  
*Dra. Carmen Teresa Castañeda Villamizar- Personera de Bogotá*  
*Dr. Enrique Peñalosa – Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.*  
*Dra. María Consuelo Araújo – Gerente de Transmilenio*





*Anexos: Escrito de Objeciones. Dr. Rodrigo Puyo, en 13 Folios  
Fotos en cinco (5) Folios  
1 CD*







