

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

<https://doi.org/10.35381/racj.v10i19.4558>

Los puertos de uso comercial, aportes al fisco municipal y participación ciudadana

Ports of commercial use, contributions to the municipal treasury and citizen participation

José Alfredo Sabatino-Pizzolante

jose.sabatino@sabatinop.com

Universidad Central de Venezuela, Caracas, Distrito Capital
Venezuela

<https://orcid.org/0009-0001-5020-084X>

Silvio José Castellanos Herrera

silviojosepi@gmail.com

Universidad Central de Venezuela, Caracas, Distrito Capital
Venezuela

<https://orcid.org/0000-0001-6633-6998>

Recepción: 18 de marzo 2025

Revisado: 19 de abril 2025

Aprobación: 12 de junio 2025

Publicación: 01 de julio 2025

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

RESUMEN

El objetivo general de la investigación fue analizar los puertos de uso comercial, aportes al fisco municipal y participación ciudadana. Para desarrollar esta investigación, se implementó un método de indagación, recolección y análisis crítico documental y bibliográfico. Este enfoque implicó una exploración metódica, rigurosa y profunda de diversas fuentes documentales, principalmente artículos científicos, leyes y normas, con el fin de describir y analizar los hallazgos relevantes. Como técnica principal, se empleó la revisión documental. Adicionalmente, se recurrió al método inductivo-deductivo. Se concluye que, en el contexto de las modificaciones legislativas, podrían implementarse los mecanismos que aseguran al municipio o gobiernos locales contribuciones económicas específicas y significativas, así como la participación ciudadana eficaz, la gestión de los fondos públicos y el efecto de la actividad portuaria en la ciudad y la comunidad portuaria en su totalidad, exigen una conciliación entre los intereses de los participantes involucrados.

Descriptor: Participación comunitaria; impuesto aduanero; reforma jurídica. (Tesauro UNESCO).

ABSTRACT

The general objective of the research was to analyze the ports of commercial use, contributions to the municipal treasury and citizen participation. To develop this research, a method of inquiry, collection and critical documentary and bibliographic analysis was implemented. This approach involved a methodical, rigorous and in-depth exploration of various documentary sources, mainly scientific articles, laws and regulations, in order to describe and analyze the relevant findings. Documentary review was used as the main technique. Additionally, the inductive-deductive method was used. It is concluded that, in the context of legislative amendments, mechanisms could be implemented that ensure the municipality or local governments specific and significant economic contributions, as well as effective citizen participation, the management of public funds and the effect of port activity on the city and the port community as a whole, require a conciliation between the interests of the participants involved.

Descriptors: Community participation; customs tax; legal reform. (UNESCO Thesaurus).

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

INTRODUCCIÓN

Durante las discusiones del Sub-comité Portuario encargado de la elaboración del proyecto de Ley General de Puertos, que trabajó afanosamente a principios del año 2001, había el convencimiento de que algún aporte de recursos de los puertos de uso comercial (Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, 2022), a los municipios debía ser previsto, siguiendo lo que había sido la experiencia del Estado Carabobo en cuya ley de puertos (Asamblea Legislativa del Estado Carabobo, 1991), se estableció la obligación para el instituto autónomo administrador de hacer inversiones en infraestructura física y los servicios públicos de la ciudad.

Esta obligación, importante es mencionarlo, era imperfecta toda vez que no se establecía en la legislación ningún porcentaje específico de dicho aporte, así como tampoco un mecanismo preciso para otorgar tales recursos. Lo anterior, en la práctica, significaba una total discrecionalidad por parte del gobierno regional y/o la Junta Directiva del puerto en cuanto al monto asignado y el destino de estos recursos, principal causa de discordia entre el municipio y la gobernación del estado. De igual manera, el Sub-comité consideró apropiado incluir la presencia de distintos sectores de la comunidad portuaria, entre ellos, la Alcaldía, dentro de la Junta Directiva del órgano administrador del puerto.

Fue esta la razón que animó a los miembros del Sub-comité a apoyar mayoritariamente un aporte que finalmente se fijó en el 12,5% de los ingresos brutos del puerto, mecanismo éste recogido por el artículo 51 de la Ley General de Puertos promulgada en el 2001 (Asamblea Nacional, 2001), cuyo contenido era el siguiente:

Artículo.51. Cuando el ente administrador del puerto adopte la figura de un instituto autónomo, aportará al fisco estatal, mediante dozavos, una cantidad no superior al veinticinco por ciento (25%) de los ingresos brutos. Dicho instituto autónomo estará obligado a efectuar al municipio donde esté ubicado el puerto, un aporte no menor del doce y medio por ciento (12.5%) anual de sus ingresos brutos. Dicho aporte sólo podrá ser utilizado por el Municipio en obras de inversión y mejoramiento de la infraestructura y los servicios municipales, a cuyos fines deberá suscribir un convenio con la Alcaldía respectiva. Estos montos serán aplicados al estado de ingresos y egresos del

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

ejercicio respectivo. Del excedente si los hubiere, después de aplicados los aportes arriba mencionados y los aportes al fisco nacional, se deberá crear una reserva de patrimonio no inferior al 30% de este excedente, a ser aplicada a gastos de inversión y mejoramiento de la infraestructura portuaria. El remanente, luego de hecha la reserva de patrimonio, deberá ser transferido al fisco estatal.

A través de este mecanismo, pero de manera algo accidentada, la ciudad de Puerto Cabello recibió importantes recursos hasta que el 19 de diciembre de 2006 la Sala Constitucional del TSJ en ponencia del Magistrado Francisco Carrasquero declaró la nulidad del artículo 51, con ocasión de un recurso ejercido por la Gobernación del Estado Carabobo.

En cuanto a la participación de los miembros de la comunidad portuaria en el órgano de dirección de los puertos de uso comercial, el Sub-comité tampoco tuvo éxito, ya que la propuesta inicial de que el órgano directivo diera adecuada y expresa cabida a todo el universo empresarial y laboral, así como a la Alcaldía y entes educativos, sería sustituida por el artículo 47 de la Ley General de Puertos (Asamblea Nacional, 2009), finalmente, promulgada, que se limitaba a indicar el número de miembros de la Junta Directiva, omitiendo los entes que serían representados en el órgano de gestión.

A partir de mediados del año 2009, verificado el proceso de reversión de la competencia portuaria, el poder central asume las competencias sobre los puertos de uso comercial, perdiendo las regiones el control sobre estos puertos y convirtiendo las leyes portuarias regionales en letra muerta. Desapareció así la posibilidad de que los municipios disfrutaran en parte de los beneficios económicos derivados de la actividad portuaria y, peor aún, la participación ciudadana en la verificación y control de los dineros públicos en ese sector.

Por otro lado, Mateo et al. (2020) describe las siguientes actividades propias de los puertos:

- Actividad Exportadora: Principalmente se refiere a la labor de los puertos en la exportación de productos.

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

- Participación en la Recaudación Aduanera: Describe el rol de los puertos en la contribución a la economía regional a través de los impuestos de aduana.
- Dinámica e Impacto de Conexiones Materiales: Analiza cómo las infraestructuras como túneles y puentes influyen en el funcionamiento y la eficiencia de los puertos.

Igualmente, Freire-Seoane et al. (2018), discuten los roles y responsabilidades de las agencias y autoridades portuarias en el panorama latinoamericano, destacando su importancia en la implementación y el desarrollo de estos nuevos modelos de gobernanza. En síntesis, el artículo proporciona una visión integral de la transformación de la gobernanza portuaria, identificando las tendencias hacia una mayor eficiencia y colaboración en los puertos de América Latina.

Es importante destacar, que en los puertos se generan las ventas marítimas, las cuales se caracterizan por la incidencia del transporte marítimo en el régimen de derechos y obligaciones de las partes, y por el desplazamiento de las mercancías por medio de buques para su entrega. A pesar del crecimiento del transporte multimodal, el transporte marítimo sigue siendo el modo dominante debido a la eficiencia y gran capacidad de los buques para trasladar grandes volúmenes de carga a largas distancias y a menores costos (Pejovés Macedo, 2021).

En la presente investigación se plantea como objetivo general analizar los puertos de uso comercial, aportes al fisco municipal y participación ciudadana.

MÉTODO

Para desarrollar esta investigación, se implementa un método de indagación, recolección y análisis crítico documental y bibliográfico. Este enfoque implica una exploración metódica, rigurosa y profunda de diversas fuentes documentales, principalmente artículos científicos, leyes y normas, con el fin de describir y analizar los hallazgos relevantes.

Como técnica principal, se emplea la revisión documental, la cual fue fundamental para obtener información valiosa que permita contextualizar los eventos, problemas y patrones

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

de comportamiento más comunes relacionados con el objeto de estudio (Sánchez et al., 2021).

Adicionalmente, se recurre al método inductivo-deductivo. Este enfoque dual permitió, por un lado, escudriñar los hechos y hallazgos específicos (inductivo) para evitar basarse en meras especulaciones, y por otro, partir de afirmaciones generales para derivar conclusiones específicas (deductivo) (Dávila, 2006).

RESULTADOS

Se muestra a continuación los resultados obtenidos luego del desarrollo del método planteado por los investigadores.

Relación entre los puertos y las ciudades

A pesar de su papel fundamental en la cadena de transporte y en el comercio nacional e internacional, la relación entre los puertos y las ciudades donde se asientan no siempre es armónica. Aunque los puertos generan vastos recursos económicos y emplean una significativa mano de obra, a menudo sus objetivos entran en conflicto con las necesidades urbanas. Mientras el puerto se enfoca en expandir sus operaciones y movilizar más mercancías para aumentar sus ingresos, la ciudad, por su parte, prioriza mejoras sustanciales en su infraestructura y servicios para elevar la calidad de vida de sus habitantes.

En este sentido, la gestión tributaria municipal se encuentran la evaluación de riesgos, el establecimiento de técnicas correctas de recaudación de impuestos y la promoción activa de la participación ciudadana. Las estrategias efectivas en este ámbito incluyen la optimización de ingresos, gastos e inversiones, así como el mantenimiento de un contacto continuo con los deudores y la provisión de recordatorios oportunos sobre sus obligaciones fiscales. En resumen, una gestión tributaria municipal eficiente es un pilar esencial para el progreso y el desarrollo sostenible a nivel local (Alberto García et al., 2023).

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

Por consiguiente, disminución de ingresos fiscales puede impactar adversamente los servicios públicos que el Estado proporciona, y potencialmente obstaculizar el cumplimiento de sus planes anuales, evidenciando, así como la falta de contribuciones tributarias afecta directamente la capacidad del gobierno para operar y cumplir con sus obligaciones (Paredes-García et al., 2025).

Se argumenta que para lograr un desarrollo local sostenible y armonizar la relación puerto-ciudad, es fundamental una gestión tributaria municipal eficiente, y que, en esta gestión, la participación ciudadana es un componente clave.

La coexistencia entre los puertos y las ciudades que los albergan es una relación compleja marcada por objetivos divergentes. Si bien los puertos son motores económicos vitales para el comercio y el empleo, su búsqueda de expansión y mayores ingresos choca a menudo con la aspiración urbana de mejorar la calidad de vida y los servicios públicos. Para superar esta dicotomía y fomentar un desarrollo local sostenible, es indispensable una gestión tributaria municipal eficiente. Esta no solo debe enfocarse en la recaudación efectiva de impuestos y la optimización de los ingresos fiscales, sino también en la promoción activa de la participación ciudadana. Solo a través de una colaboración transparente y estratégicamente diseñada, que garantice que los beneficios económicos portuarios se traduzcan en mejoras tangibles para la comunidad, se podrá alcanzar una verdadera armonía y prosperidad mutua entre el puerto y la ciudad.

Participación ciudadana

La participación ciudadana trasciende la mera noción de un derecho fundamental; se erige como una herramienta esencial y transformadora para fomentar un desarrollo territorial que sea genuinamente inclusivo y eficaz. En la compleja dinámica de las sociedades modernas, donde las decisiones políticas y la asignación de recursos impactan directamente la vida de las comunidades, la voz activa de los ciudadanos se convierte en un catalizador indispensable para la gobernanza democrática y el progreso equitativo.

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

El concepto de participación ciudadana abarca diversas formas de interacción entre la ciudadanía y las estructuras de poder. Esto puede ir desde la emisión del voto en procesos electorales hasta la intervención directa en la formulación de políticas públicas, la planificación urbana, el control social sobre la gestión de los recursos y la evaluación de los servicios. Al involucrar a los ciudadanos en estos procesos, se genera un sentido de apropiación y corresponsabilidad que fortalece el tejido social y la legitimidad de las acciones gubernamentales.

Uno de los beneficios más significativos de la participación ciudadana reside en su capacidad para asegurar que las políticas y proyectos de desarrollo respondan verdaderamente a las necesidades y prioridades de las comunidades. Cuando los ciudadanos tienen la oportunidad de expresar sus inquietudes, aportar ideas y proponer soluciones, se reduce la brecha entre las decisiones tomadas por las autoridades y las realidades vividas por la población. Esto conduce a la formulación de políticas más pertinentes, innovadoras y sostenibles, evitando soluciones impuestas que pueden ser ineficaces o generar resistencia social. Como bien señalan Espinoza Loor y Pico Gutiérrez (2025), este involucramiento activo es clave para un desarrollo territorial más inclusivo y efectivo.

Además, la participación ciudadana es un mecanismo poderoso para la transparencia y la rendición de cuentas. Al permitir que los ciudadanos supervisen la gestión de los fondos públicos y el cumplimiento de los compromisos, se reduce el riesgo de corrupción y se fomenta una administración más íntegra y responsable. Esta vigilancia cívica contribuye a construir la confianza entre el gobierno y la ciudadanía, un activo invaluable para la estabilidad y el buen funcionamiento de cualquier sistema democrático.

No obstante, la participación ciudadana efectiva no surge de manera espontánea; requiere de un marco propicio que garantice su ejercicio pleno. Esto implica la existencia de canales formales e informales que faciliten la interacción, el acceso a la información relevante, la capacitación de los ciudadanos para que su intervención sea informada y constructiva, y la voluntad política de las autoridades para escuchar, integrar y actuar

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

sobre las contribuciones ciudadanas. Las plataformas digitales, los presupuestos participativos, los consejos consultivos y las audiencias públicas son solo algunos ejemplos de mecanismos que pueden potenciar este derecho-herramienta. Las municipalidades deben adoptar un enfoque proactivo al comprometerse con iniciativas que buscan fortalecer el empoderamiento ciudadano. Este compromiso tiene un impacto positivo en el desempeño de la gestión a nivel local, promoviendo un desarrollo social más inclusivo y efectivo (Quecaño Condori y Domínguez Pillaca, 2025).

La participación ciudadana es mucho más que una prerrogativa democrática; es el motor que impulsa un desarrollo territorial equitativo, eficiente y legítimo. Su consolidación y fortalecimiento continuo son imperativos para construir sociedades donde las decisiones se toman de abajo hacia arriba, reflejando las aspiraciones colectivas y garantizando que el progreso beneficie a todos los ciudadanos por igual.

Gestión portuaria descentralizada y finanzas municipales

La Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público (2003) estableció en su artículo 11, ordinal 5º, que a los fines de promover la descentralización administrativa y conforme a lo dispuesto en el art. 137 de la Constitución (1961), podía transferirse a los Estados la competencia exclusiva sobre la administración y mantenimiento de puertos y aeropuertos públicos de uso comercial, señalando en el párrafo único de ese mismo artículo, que los Estados asumirían estas competencias por ley especial dictada por las respectivas Asambleas Legislativas, hoy Consejos Legislativos Estadales. Es así como el parlamento carabobeño, sanciona el año 1991, la Ley Mediante la cual el Estado Carabobo Asume la Competencia Exclusiva sobre sus puertos de uso comercial y crea el Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello, este instrumento sirvió de modelo al resto de las leyes portuarias regionales tales como las de Anzoátegui, Nueva Esparta, Zulia y Falcón, por citar algunas.

Esta ley portuaria regional acogió el modelo de administración a través de la figura de un Instituto Autónomo, y la prestación de servicios portuarios privatizados mediante

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

empresas de servicios portuarios en manos de particulares, y dentro de éstas los llamados “Operadores Portuarios” como prestadores de servicios al buque y a la carga. Así, Los artículos 6 y 7, numeral 11, impusieron al gobierno regional, a través del ente que asumió la administración y mantenimiento del puerto, la obligación de velar por la infraestructura física y los servicios de la ciudad de Puerto Cabello, en cuanto los mismos puedan verse afectados por el volumen y características de la actividad portuaria, realizando las inversiones necesarias a tal fin, dando lugar a un mecanismo que permitió al municipio Puerto Cabello ser receptor de aportes económicos provenientes de la actividad portuaria, lo que, a pesar de sus imperfecciones permitió a la ciudad tener acceso a esos recursos extraordinarios.

Para los autores, Chávez-Díaz et al. (2023) describen una serie de estrategias que contribuyan a la recaudación en beneficio de los municipios:

- Proporcionar información clara y precisa a través de medios tecnológicos: Esto incluye el uso de páginas web, aplicaciones y redes sociales para difundir información actualizada sobre los sistemas tributarios y los proyectos municipales.
- Actualizar y modernizar la información del impuesto municipal: Sistematizar y mantener al día las bases de datos de los contribuyentes, incluyendo cambios de domicilio y otras actualizaciones relevantes.
- Planificar un programa de cultura tributaria: Educar a los residentes sobre la importancia de pagar impuestos, vinculando directamente estos deberes con la provisión de servicios y la satisfacción de necesidades comunitarias, buscando recuperar la confianza ciudadana.
- Mejorar los niveles de recaudación de impuestos: Ampliar los canales de pago y desarrollar políticas que incrementen la constancia monetaria y los ingresos del Estado.

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

En este contexto, la aprobación de un código tributario municipal representaría una oportunidad significativa para sistematizar y armonizar las regulaciones existentes. Dicha medida no solo facilitaría una gestión más clara y eficiente de la recaudación local, sino que también protegería a los contribuyentes de posibles arbitrariedades o interpretaciones dispares de las normas (Salazar Soplapuco et al., 2024). Igualmente, la digitalización en la logística portuaria como un paso crucial para convertirse en un puerto inteligente. Los puertos están realizando inversiones significativas en tecnología con el fin de mejorar y modernizar el transporte marítimo de mercancías, buscando así una mayor eficiencia en sus operaciones (González-Cancelas et al., 2020).

DISCUSIÓN

Aunque los puertos son motores económicos esenciales, creadores de grandes recursos y puestos de trabajo mediante el comercio, su concentración en la expansión y el incremento de ingresos frecuentemente existe una diferencia con la prioridad de las ciudades: elevar el nivel de vida de sus residentes mediante infraestructura y servicios. Esta dualidad es el inicio para entender los retos de la descentralización portuaria en Venezuela.

En tal sentido, la Ley Orgánica de Descentralización de 2003 fue un intento de otorgar competencias portuarias a los estados, destacando el caso del Puerto de Puerto Cabello en Carabobo como un referente innovador. Este modelo implicó la gestión mediante un Instituto Autónomo y la privatización de servicios, una estrategia que, a pesar de producir "aportes económicos excepcionales" para el municipio, también presentó "imperfecciones". Esto resalta que la simple transmisión de poder no asegura la paz si no se atienden las tensiones propias entre las metas económicas de la portuaria y las demandas de la ciudad.

Para llenar esta brecha, la administración fiscal municipal surge eficazmente como un elemento esencial. Las tácticas sugeridas por Chávez-Díaz et al. (2023), como la claridad en la información, la actualización de los sistemas fiscales y la promoción de una cultura

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

tributaria, resultan esenciales para incrementar al máximo la recaudación de impuestos. Por otro lado, la alerta de Paredes-García et al. (2025) acerca del efecto adverso de la reducción de ingresos tributarios en los servicios públicos subraya la necesidad apremiante de estas acciones. Por ello, la aprobación de un código fiscal municipal (Salazar Soplapuco et al., 2024) se considera un paso decisivo para la sistematización de las normativas, sin embargo, su eficacia estará condicionada por una aplicación estricta y la disposición política.

No obstante, el factor más revolucionario en esta ecuación es la implicación de los ciudadanos. Incorpora el concepto de un mero derecho para transformarse en un instrumento esencial para un desarrollo territorial verdaderamente inclusivo. Al incluir a los ciudadanos en la elaboración de políticas, la organización de la ciudad y la supervisión social, se promueve un sentimiento de pertenencia y responsabilidad compartida. Espinoza Loor y Pico Gutiérrez (2025) subrayan que esta implicación activa garantiza que las políticas se ajustan a las verdaderas necesidades de la comunidad, fomentando la transparencia y la responsabilidad. Sin embargo, una implicación eficaz no surge de inmediato; necesita de un contexto favorable con vías formales, acceso a la información y la dedicación de las autoridades, tal como indican Quecaño Condori y Domínguez Pillaca (2025).

En resumen, la experiencia de Venezuela con la descentralización portuaria evidencia que el equilibrio entre puertos y ciudades es un reto de múltiples dimensiones. Que debe basarse en marcos legales y eficacia administrativa, sino también en una sólida administración fiscal municipal que transforme la prosperidad portuaria en ventajas ciudadanas palpables, y, en última instancia, en una implicación comunitaria activa y fortalecida que asegure que el avance sea justo y satisfaga las demandas de la comunidad. La digitalización de los puertos (González-Cancelas et al., 2020) puede mejorar las operaciones, sin embargo, la auténtica integración socioeconómica radica en una gobernanza cooperativa que da prioridad al bienestar común.

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

CONCLUSIONES

En el contexto de las modificaciones legislativas, podrían implementarse los mecanismos que aseguran al municipio o gobiernos locales contribuciones económicas específicas y significativas, así como la participación ciudadana eficaz, la gestión de los fondos públicos y el efecto de la actividad portuaria en la ciudad y la comunidad portuaria en su totalidad, exigen una conciliación entre los intereses de los participantes involucrados. Aún en el escenario de que tales cambios legislativos no tuvieran lugar, la asignación de un aporte al fisco municipal y la participación ciudadana por la que se aboga, es algo que el ente portuario nacional bien pudiera considerar e instrumentar, por vía de decisiones de su Junta Directiva o asamblea de accionistas.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Central de Venezuela, por motivar el desarrollo de la Investigación.

REFERENCIAS CONSULTADAS

- Alberto García, C., Ureta Orihuela, F., Romero Gabino, Á., Arriaga Huamani, L., y Pastor Picón, G. (2023). La gestión tributaria municipal y su impacto en el desarrollo local. *Revista Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*, 11(3), 1-13. <https://n9.cl/px815>
- Asamblea Legislativa del Estado Carabobo. (1991). *Ley Mediante la Cual el Estado Carabobo asume la Competencia Exclusiva sobre sus Puertos de uso Comercial y crea el Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello*. Gaceta Oficial del Estado Carabobo No. 422 Extraordinaria, del 09-03-1991. <https://n9.cl/tlmf4b>
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. (2003). *Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público*. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37753 del 14-08-2003. <https://n9.cl/vh9ax>

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

Asamblea Nacional. (2001). *Ley General de Puertos*. Reformada. Gaceta Oficial N° 37292 del 27-09-2001. <https://n9.cl/q89fx>

Asamblea Nacional. (2009). *Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos*. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 39.140, de fecha 03-01-2011. <https://n9.cl/pnydm>

Chávez-Díaz, J., Bonilla Migo, A., Monterroso Unuysuncco, N., y Romero-Carazas, R. (2023). Gestión para la recaudación de impuestos municipales: diagnóstico y propuesta. *Revista Venezolana De Gerencia*, 28(103), 1052-1067. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.28.103.9>

Congreso de la República de Venezuela. (1961). *Constitución de la República de Venezuela*. 23 de enero de 1961. <https://n9.cl/052ym>

Dávila Newman, G. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. *Laurus*, 12(Ext), 180-205. <https://n9.cl/nx847>

Espinoza Loor, L., y Pico Gutiérrez, E. (2025). Participación ciudadana, desarrollo y ordenamiento territorial. *Revista InveCom*, 5(1), e501049. <https://doi.org/10.5281/zenodo.11268082>

Freire-Seoane, M., López Bermúdez, B., y Pais-Montes, C. (2018). Gobernanza portuaria clásica y la nueva tendencia en los países de Latinoamérica. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 51(153), 517-550. <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2018.153.13649>

González-Cancelas, N., Molina Serrano, B., y Soler-Flores, F. (2020). El impulso de la digitalización de los puertos del sistema portuario español mediante el análisis Business Observation Tool. *Ingeniería y Desarrollo*, 38(2), 338-363. <https://doi.org/10.14482/inde.38.2.650>

Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos. (2022). *Plan Nacional de Desarrollo Portuario. (PLANDEP) 2021-2025*. Caracas, Venezuela.

Mateo, J., Camarda, M., y Ranieri, G. (2020). Los puertos, las exportaciones y las conexiones materiales de entre ríos (1958-1983). *Folia Histórica del Nordeste*, (39), 139-156. <https://dx.doi.org/10.30972/fhn.0394609>

José Alfredo Sabatino-Pizzolante; Silvio José Castellanos-Herrera

- Paredes-García, S., Palacios-Gómez, L., y Gastañaduí-Ibáñez, L. (2025). Morosidad tributaria del sector privado y su repercusión en el presupuesto público. *Gestio et Productio. Revista Electrónica de Ciencias Gerenciales*, 7(Supl. 1), 31-44. <https://doi.org/10.35381/gep.v7i1.235>
- Pejovés Macedo, J. (2021). Ventas marítimas y confluencia contractual. *Derecho PUCP*, (86), 181-224. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.202101.006>
- Quecaño Condori, P., y Dominguez Pillaca, D. (2025). Participación ciudadana para el desarrollo social en la gestión municipal. *Revista InveCom*, 5(2), e502025. <https://doi.org/10.5281/zenodo.13137288>
- Salazar Soplapuco, J., Manrique Urteaga, S., Pimentel Tello, M., y Terán Ramirez, T. (2024). Hacia un código tributario municipal: desafíos y oportunidades para mejorar la recaudación local. *Revista Impulso*, 4(8), 180-196. <https://doi.org/10.59659/impulso.v.4i8.56>
- Sánchez Bracho, M., Fernández, M., y Díaz, J. (2021). Técnicas e instrumentos de recolección de información: análisis y procesamiento realizado por el investigador cualitativo. *Revista Científica UISRAEL*, 8(1), 107-121. <https://doi.org/10.35290/rcui.v8n1.2021.400>