

**INCIDENCIA DE LAS OPERACIONES AÉREAS DE LA
DIRECCIÓN DE AVIACIÓN POLICIAL EN LA
GESTIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA****THE ROLE OF THE POLICE AVIATION
DIRECTORATE'S AIR OPERATIONS IN PUBLIC
SAFETY MANAGEMENT****Elmo Horacio Culqui Carmen¹**

Escuela de Posgrado PNP, Perú

Oscar Manuel Choquehuanca Zapata²

Escuela de Posgrado PNP, Perú

Ike Mauro Valenzuela Carrillo³

Escuela de Posgrado PNP, Perú

Recibido: 31/12/2025 - Aceptado: 15/06/2026

Resumen: El estudio, de enfoque cuantitativo, no experimental, transversal y correlacional-causal, examinó la incidencia del desarrollo de las operaciones aéreas de la DIRAVPOL en la gestión de la seguridad ciudadana en Lima, en un contexto de incremento de la criminalidad y restricciones operativas del componente aéreo (baja disponibilidad de aeronaves). Con una población de 174 efectivos (muestra censal), se aplicaron dos cuestionarios de 24 ítems, con validez de contenido por jueces y confiabilidad alfa de Cronbach $> .80$; el análisis se realizó con regresión logística ordinal y pseudo R^2 de Nagelkerke. Descriptivamente, las operaciones aéreas se perciben heterogéneas (33.3% deficiente, 33.3% moderado y 33.3% eficiente), destacando como puntos críticos la coordinación (37.4% deficiente) y la ejecución (35.6% deficiente). En la variable dependiente predomina un nivel moderado de gestión (35.1%), cercano al deficiente (34.5%), con mayores debilidades en ejecución (37.4% deficiente) y comando y control (39.7% deficiente). En el contraste inferencial, el modelo global fue significativo ($p = .000$) y mostró capacidad explicativa alta (Nagelkerke = .604); por dimensiones, se confirmaron incidencias significativas en seguridad de las personas

¹ elmohcc@gmail.com / <https://orcid.org/0009-0004-1927-0067>² oscarchoquehuancazapata@gmail.com / <https://orcid.org/0009-0003-2821-8749>³ ikeeterno.21@gmail.com / <https://orcid.org/0009-0007-4258-0727>

(Nagelkerke = .606), convivencia pacífica (.442) y desarrollo sostenible (.326).

Palabras clave: Operaciones áreas; seguridad ciudadana; convivencia pacífica; desarrollo sostenible.

Abstract: The study, which was quantitative, non-experimental, cross-sectional, and correlational-causal in nature, examined the impact of DIRAVPOL's air operations on public safety management in Lima, in a context of rising crime and operational restrictions on the air component (low availability of aircraft). With a population of 174 personnel (census sample), two 24-item questionnaires were administered, with content validity assessed by judges and Cronbach's alpha reliability > .80; the analysis was performed using ordinal logistic regression and Nagelkerke's pseudo R^2 . Descriptively, air operations are perceived as heterogeneous (33.3% deficient, 33.3% moderate, and 33.3% efficient), with coordination (37.4% deficient) and execution (35.6% deficient) standing out as critical points. In the dependent variable, a moderate level of management predominates (35.1%), close to deficient (34.5%), with greater weaknesses in execution (37.4% deficient) and command and control (39.7% deficient). In the inferential contrast, the overall model was significant ($p = .000$) and showed high explanatory power (Nagelkerke = .604); by dimensions, significant incidences were confirmed in personal safety (Nagelkerke = .606), peaceful coexistence (.442), and sustainable development (.326).

Keywords: Air operations; public safety; peaceful coexistence; sustainable development.

1. Introducción

En los últimos tres años se observa un aumento progresivo de la criminalidad organizada en el Perú y en América Latina, acompañado por una disminución relevante de la capacidad operativa de la Dirección de Aviación Policial (DIRAVPOL). En esa línea, a escala internacional, el Índice Global de Crimen Organizado (2023) reporta que el 83% de la población mundial vive en países con elevados niveles de criminalidad, lo que supone un incremento frente al 79% registrado en 2021; ello sugiere una expansión y diversificación de las dinámicas delictivas en distintas regiones (Global Initiative, 2023).

En el contexto europeo, el crimen organizado es reconocido

como una amenaza sustantiva para la ciudadanía, las empresas y las instituciones, dado que delitos transnacionales, como el tráfico de drogas, la trata de personas y el ciberdelito, han incrementado su complejidad y alcance, demandando mayores niveles de coordinación entre los Estados para su contención (Consejo de la Unión Europea, 2024).

De forma particularmente crítica, América Latina se mantiene como una de las regiones más afectadas. Para 2021, se estimaron aproximadamente 458,000 homicidios a nivel global, con una tasa mundial de 5.8 por cada 100,000 habitantes; sin embargo, América Latina concentró la tasa más alta (15), seguida por África (12.7) (Universidad Iberoamericana, 2021). A su vez, en 2023, Ecuador registró 7,878 homicidios (45 por cada 100,000 habitantes), ubicándose como el país más violento de la región (BBC News Mundo, 2024). De manera convergente, el FMI ha advertido que la violencia y el crimen organizado pueden reducir el PIB regional hasta en 3.5%, en un escenario donde la región representa el 8% de la población mundial, pero concentra aproximadamente un tercio de los homicidios, con un 50% presuntamente asociado a grupos organizados (Bisca et al., 2024).

En el caso peruano, se indica que, entre 2021 y 2023, el país se ubicó en el décimo lugar (de 35) con incremento sostenido en el continente (Global Initiative, 2023). Asimismo, a diciembre de 2023 se reporta un aumento de 76% en denuncias por delitos respecto de 2020 (de 320,819 a 563,257). De modo complementario, en el tercer trimestre de 2024 el SIDPOL registró 157,814 denuncias, cifra superior a la del mismo trimestre de 2023 (+6.2%) y 2022 (+20.1%) (INEI, 2024), información sintetizada en la figura adjunta.

En paralelo, la DIRAVPOL enfrenta restricciones operativas severas en su flota: de 33 aeronaves, solo alrededor del 33% estaría en condiciones operativas, lo que compromete el cumplimiento de misiones. En helicópteros, se describen unidades con funcionamiento parcial y necesidades urgentes de mantenimiento; además, se advierte que parte del mantenimiento fue asignado a un consorcio sin certificación del fabricante. En aviones, la situación resulta más grave, con una operatividad aproximada del 18% (solo cuatro aeronaves en vuelo), mientras el resto permanece inactivo por mantenimiento pendiente, fallas mecánicas, falta de repuestos o dificultades contractuales y de planificación (Defensa, 2024).

Un aspecto adicional de criticidad se vincula a aeronaves incautadas o transferidas temporalmente que, aunque cuentan con matrícula policial, no estarían integradas formalmente en reportes operativos ni en órdenes de misión, quedando fuera de

planes de mantenimiento o de provisión de repuestos. Ello sugiere debilidades de gestión, planificación y asignación de recursos, con impactos directos sobre el rol estratégico de la aviación policial en seguridad nacional, atención de emergencias y lucha contra el crimen organizado.

En términos conceptuales, las operaciones aéreas contra el crimen organizado son objeto de debate. Por un lado, se sostiene que el despliegue aéreo posibilita acceso rápido a zonas aisladas, fortalece vigilancia y disuasión, y resulta clave frente a economías ilegales en territorios de difícil acceso (CHS Alternativo, 2023; UNODC, 2023). Por otro lado, se advierte que la baja disponibilidad de aeronaves afecta el entrenamiento y desempeño del personal, y que los altos costos de mantenimiento, junto con la dependencia de cooperación internacional, pueden generar limitaciones de sostenibilidad (Defensa, 2024; CEPAL, 2023).

También se señalan riesgos colaterales sobre poblaciones vulnerables, con potenciales tensiones en derechos humanos y gobernanza local (Human Rights Watch, 2023). En el plano político, coexisten posturas que priorizan fortalecer la aviación policial para recuperar control territorial, frente a otras que proponen orientar recursos hacia inteligencia, prevención social y cooperación interinstitucional (Grompone et al., 2024), subrayando que su eficacia depende de gestión, sostenibilidad financiera y articulación con políticas integrales (Arellano et al., 2022; Bernal, 2020).

Finalmente, se plantea que la no atención de esta problemática podría traducirse en pérdida de control estatal en territorios estratégicos, especialmente en áreas amazónicas y altoandinas con acceso terrestre restringido, incremento de percepción de inseguridad, debilitamiento de la respuesta estatal, afectación de compromisos de cooperación (por ejemplo, programas bilaterales) e impactos económicos adversos en inversión, desarrollo y bienestar. En cuanto al alcance empírico, el estudio toma como referencia la Región Lima, considerando como centro de análisis la Base Aérea Policial Lima en 2025.

De lo expuesto, el problema de investigación queda formulado en los siguientes términos: ¿Cuál es la incidencia del desarrollo de las operaciones aéreas de la Dirección de Aviación Policial en la gestión de seguridad ciudadana en la Región Lima?. Además, considerando lo descrito en las líneas precedentes, el estudio tiene por finalidad: Demostrar la incidencia del desarrollo de las operaciones aéreas de la Dirección de Aviación Policial en la gestión de seguridad ciudadana en la Región Lima.

Se describen algunos trabajos de investigación de corte

empírico relacionados a las variables, entre los cuales tenemos a Chiriboga (2025) examina las dificultades que enfrenta Ecuador para ejercer un control efectivo de su espacio aéreo, problemática asociada a su ubicación estratégica y, sobre todo, a la ausencia de un control integral y a la limitada coordinación interinstitucional. En este marco, la proliferación de vuelos ilícitos y de pistas clandestinas, especialmente en zonas fronterizas, termina debilitando la respuesta estatal frente al narcotráfico. En coherencia con ello, el estudio propone un modelo sustentado en la planificación de operaciones y el diseño operacional, orientado a articular entidades gubernamentales y fortalecer las capacidades de vigilancia y reacción frente al uso criminal del espacio aéreo; metodológicamente, se trata de una investigación cualitativa exploratorio-descriptiva, de base documental e histórica.

Se cuenta también con Elguera (2024) examina el uso de drones como respuesta a limitaciones logísticas y de acceso en el patrullaje policial en el Perú, argumentando que estas tecnologías pueden mejorar la vigilancia, reducir tiempos de respuesta y disminuir riesgos para el personal. No obstante, subraya que su implementación requiere regulación clara (por ejemplo, en materia de privacidad), certificación de operadores y capacitación especializada, para evitar desconfianza ciudadana o usos indebidos. A su vez, Pomar et al. (2024) se concentran en el patrullaje policial helitransportado de la DIRAVPOL en Lima Metropolitana, señalando que, aunque es una estrategia relevante, enfrenta limitaciones que afectan su continuidad y eficacia: deficiencias de entrenamiento estandarizado, problemas de mantenimiento de aeronaves, incompatibilidades en comunicaciones aire-tierra y baja coordinación con unidades terrestres. En consecuencia, recomiendan inversión tecnológica, fortalecimiento de la capacitación, actualización de manuales y certificación del personal, además de explorar nuevas tecnologías, incluida inteligencia artificial y drones de apoyo, para ampliar cobertura y desempeño operacional.

De manera complementaria, Andrade y Enríquez (2023) abordan el uso del espacio aéreo ecuatoriano para el tráfico ilícito de drogas, planteando que la amenaza se intensifica cuando existen vulnerabilidades en la vigilancia aérea. Su propósito es proponer un diseño operacional que permita a las Fuerzas Armadas orientar estrategias, capacidades y medios para enfrentar los vuelos ilícitos, recurriendo a un enfoque cualitativo documental con consulta a expertos. Entre sus resultados, destacan la identificación de corredores aéreos clandestinos y la necesidad de mecanismos de vigilancia y respuesta inmediata; por ello, proponen un diseño con fases (preparación, ejecución y

consolidación) y concluyen que la eficacia requiere coordinación entre entidades estatales, soporte normativo y fortalecimiento de capacidades.

Asimismo, Arellano et al. (2022) analizan iniciativas de vigilancia aérea urbana en Bogotá y advierten que, pese a su potencial preventivo, su desempeño se limita cuando no existe una estrategia clara para articular dichas capacidades con el Modelo Nacional de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes (MNVCC). Desde una aproximación cualitativa con diseño fenomenológico, identifican como problemas centrales la baja articulación operativa, la falta de doctrina y procedimientos estandarizados, debilidades de comunicación aire-tierra y brechas de capacitación; en consecuencia, sostienen que la integración efectiva con el MNVCC podría potenciar la seguridad ciudadana, siempre que se fortalezcan doctrina, formación y coordinación operativa.

Por su parte Pérez y Villar (2021) proponen un sistema de vigilancia aérea con drones para reducir la inseguridad en San Martín de Porres, contextualizando el problema en el incremento de delitos y en la falta de coordinación entre PNP, municipalidad, comunidad y gobierno central. Con un enfoque cualitativo exploratorio-descriptivo y revisión comparativa de experiencias internacionales (p. ej., Colombia y Chile), sostienen que los drones aportan vigilancia en tiempo real y mejor respuesta en zonas críticas; no obstante, advierten que la eficacia requiere planificación, regulación específica y formación intensiva de operadores.

Finalmente, Losada (2015) reubica el papel de la aviación policial en el escenario urbano colombiano, sosteniendo que su utilidad excede la lucha antidrogas y que resulta pertinente reorientar misiones hacia patrullaje y vigilancia urbana. En esa línea, plantea que la contribución al MNVCC se fortalece cuando existe una distribución estratégica de aeronaves, integración tecnológica para comunicación en tiempo real, capacitación especializada (incluido vuelo nocturno con NVG) y protocolos coordinados con unidades terrestres; por ello, concluye que el patrullaje aéreo puede mejorar la eficiencia del servicio policial y reducir la percepción de inseguridad, siempre que exista alineamiento estratégico y disponibilidad de recursos humanos y materiales.

A continuación, se muestra la figura referida al abordaje teórico que involucra las variables de estudio.

Figura 1

Esquema de abordaje teórico de las operaciones aéreas y la gestión de seguridad ciudadana



En cuanto a las operaciones aéreas de la DIRAVPOL, estas se conceptualizan como un sistema organizado de actividades que integra coordinación, planificación, ejecución, comando y control de misiones de vuelo mediante aeronaves de ala fija, ala rotatoria y vehículos aéreos no tripulados. Tales operaciones no ocurren aisladamente, sino dentro de un esquema especializado que gestiona recursos humanos, logísticos y medios aéreos bajo responsabilidad institucional (CG PNP, 2024).

Su finalidad se orienta a brindar soporte a las tareas operativas y administrativas de la Policía Nacional del Perú: seguridad ciudadana, lucha contra el crimen, atención de emergencias, transporte de personal y logística, y acciones cívicas. Estas misiones se desarrollan con exigencias de seguridad operacional, planificación rigurosa y disciplina, sustentadas en directivas y manuales técnicos; además, se resalta el componente humano mediante capacitación, certificación, evaluación del personal y mantenimiento preventivo/correctivo de aeronaves, posicionando la aviación policial como un recurso estratégico para responder con oportunidad a necesidades de orden público.

No obstante, se reconoce una problemática logística persistente: restricciones presupuestales, trámites burocráticos y antigüedad de aeronaves han derivado en pérdida de operatividad por falta de mantenimiento y repuestos, reduciendo la capacidad de respuesta en misiones críticas, particularmente aquellas asociadas a la interdicción del narcotráfico. Adicionalmente, se indica que la limitada disponibilidad de fondos obliga a priorizaciones que no siempre favorecen la

modernización, y que incluso periodos de menor autonomía administrativa-financiera habrían incrementado la dependencia de otras instancias para gestionar recursos, con efectos directos sobre la eficacia operativa.

En la misma línea, se identifican debilidades específicas: falta de entrenamiento estandarizado del personal de vuelo, actualización insuficiente de directivas frente a estándares internacionales y exigencias tecnológicas, déficits de mantenimiento preventivo (especialmente en helicópteros EC-145) y, de forma crítica, problemas de interoperabilidad comunicacional entre medios aéreos y unidades terrestres (VHF vs. TETRA), lo cual compromete la coordinación en tiempo real durante las misiones (Pomar-Pérez et al., 2024).

Respecto de las dimensiones que estructuran la variable, la coordinación se entiende como el mecanismo integrador del proceso administrativo: sincroniza planeamiento, organización, dirección y control, en un ciclo dinámico que permite corregir desvíos y mejorar resultados. Asimismo, se asocia a la supervisión, liderazgo, sistematización de recursos y unidad jerárquica, evitando solapamientos y vacíos operativos; de manera transversal, sostiene canales de comunicación fluidos para adaptar la gestión a cambios del entorno (Quichiz, 2023; Shulca, 2024).

La planificación se caracteriza como la fase decisiva del proceso administrativo, porque define objetivos y determina el camino para lograrlos. Planificar implica clarificar metas, seleccionar tareas esenciales y elegir racionalmente alternativas, permitiendo que el resto de las funciones administrativas opere sobre un marco ordenado; además, se operacionaliza mediante definición de objetivos, desarrollo de planes y establecimiento de criterios, incorporando asignación de recursos, conformación de equipos y uso de tecnologías para optimizar la gestión (Valverde, 2022).

En la dimensión de ejecución, se enfatiza la traducción de decisiones y planes en acciones concretas, movilizando recursos humanos, materiales y financieros según cronogramas y presupuestos; incluye procesos de contrataciones, supervisión de proveedores y articulación de flujos interdepartamentales. En el sector público, incorpora la administración presupuestaria (compromiso, obligaciones y pagos) y un monitoreo continuo para detectar desviaciones, ajustar operaciones y asegurar una lógica de mejora continua (Pollitt y Bouckaert, 2017; Chiavenato, 2019).

Finalmente, comando y control se presenta como un proceso dual: el comando refiere a la autoridad jerárquica para dirigir y responsabilizarse de subordinados, y el control al conjunto de

mecanismos de supervisión e información que garantizan el cumplimiento de la intención del comandante. Se describen dos enfoques: comando tipo misión (delegación con autonomía alineada a la intención superior) y control detallado (centralización con órdenes precisas), recomendándose un uso flexible según complejidad de la misión, experiencia del personal y condiciones operativas (Gonzales, 2023).

Mientras que en cuanto al variable dependiente gestión de la seguridad ciudadana se tiene que la seguridad ciudadana se comprende desde una perspectiva centrada en las personas, vinculada al respeto de los derechos humanos, la paz y el desarrollo sostenible, en consonancia con la Agenda 2030 y, especialmente, con el ODS 16. En esa línea, se sostiene que la seguridad ciudadana debe asumirse como política pública, es decir, como lineamientos y cursos de acción estatales orientados a transformar condiciones sociales y resguardar derechos; por ello, la gestión contemporánea enfatiza criterios de eficiencia/eficacia y una orientación prospectiva preventiva, no reducida a la acción policial.

Para el presente estudio, se entiende por seguridad ciudadana como una condición que permite el disfrute pleno de derechos individuales y colectivos, donde Estado, individuos y grupos sociales participan en la eliminación progresiva de factores criminógenos asociados al delito, indisciplinas e ilegalidades, buscando equilibrio entre derechos y potestad estatal. Respecto de la gestión de seguridad ciudadana, esta se define como la búsqueda de eficiencia y eficacia en la actividad de las estructuras y actores locales implicados, con la visión prospectiva en la prevención. Así mismo, se operativiza desde tres aspectos: Seguridad de las personas, convivencia pacífica y desarrollo sostenible.

En cuanto a la seguridad de las personas, esta desplaza el foco desde una comprensión meramente reactiva del delito hacia la protección integral de la vida cotidiana, entendida como condición para el ejercicio pleno de derechos. En el artículo adjunto, este núcleo se vincula con la Seguridad Humana, caracterizada como un enfoque multidimensional e intersectorial (económica, medioambiental, sanitaria, política, comunitaria, personal y alimentaria) cuyo propósito es proteger la esencia vital de las vidas humanas, ampliar libertades y enfrentar situaciones y amenazas que degradan la dignidad y el bienestar (Arjona et al., 2023).

En esa lógica, gestionar seguridad de las personas, supone diseñar intervenciones que reduzcan riesgos y vulnerabilidades reales (victimización, violencia, exclusión), priorizando prevención y protección con enfoque de derechos. Este

planteamiento converge con marcos recientes del sistema de Naciones Unidas que enfatizan que la seguridad humana busca que las personas vivan libres del miedo, de la necesidad y de la indignidad, y que las amenazas actuales suelen ser complejas y encadenadas, lo que exige respuestas integrales y coordinadas (United Nations Development Programme [UNDP], 2022; United Nations, 2024). En términos de gestión, ello implica fortalecer capacidades institucionales para identificar y priorizar amenazas múltiples, sostener medidas preventivas y garantizar respuestas oportunas, especialmente para grupos en situación de mayor vulnerabilidad.

Respecto a la dimensión convivencia pacífica, esta se refiere a la capacidad social e institucional para sostener relaciones comunitarias basadas en el respeto, la cooperación y la resolución no violenta de conflictos. En el texto base, esta dimensión se vincula al ejercicio de la gobernanza y a la participación de actores comunitarios frente a conductas que alteran la convivencia; además, se enfatiza el papel de la escuela en vínculo con las familias y la comunidad, como eje socioeducativo para la formación integral de niños, adolescentes y jóvenes (Arjona et al., 2023). La convivencia no se reduce a ausencia de conflicto, sino a la construcción de normas, habilidades y acuerdos que permitan tramitar diferencias sin violencia, reforzando cohesión y control social informal.

En el plano normativo-teórico reciente, UNESCO (2023) actualiza el marco de educación para la paz y los derechos humanos como guía para promover aprendizajes orientados a la comprensión mutua, la cooperación y la transformación pacífica de conflictos, destacando habilidades y disposiciones ciudadanas que sostienen la vida común. Complementariamente, la Agenda 2030 sitúa como horizonte la promoción de sociedades pacíficas e inclusivas y el fortalecimiento institucional para garantizar justicia y convivencia. En consecuencia, la gestión en esta dimensión demanda estrategias socioeducativas, comunitarias e interinstitucionales (escuela–familia–comunidad) que reduzcan la normalización de la violencia y fortalezcan la participación corresponsable.

Finalmente, la dimensión desarrollo sostenible reconoce que la seguridad ciudadana es un factor habilitante del desarrollo: sin entornos seguros, se deterioran la vida comunitaria, la confianza, la inversión social y el acceso efectivo a servicios y oportunidades. En el artículo adjunto, se establece que la seguridad ciudadana se sostiene en tres ejes: derechos humanos, paz y desarrollo sostenible, conectándola con la Agenda 2030 y el ODS 16, al que se atribuye especial relevancia por su orientación a sociedades justas, pacíficas e inclusivas,

subrayando el papel de instituciones sociales ubicadas en comunidades (Arjona Sánchez et al., 2023). Asimismo, se resalta que gestionar seguridad ciudadana se vuelve decisivo para materializar los ODS, en tanto muchas vulnerabilidades del entorno pueden atenderse desde una labor preventiva sostenida.

Este vínculo se refuerza con evidencia reciente que sitúa al ODS 16 como un objetivo central y habilitante para el conjunto de la Agenda 2030, al articular derechos humanos, instituciones eficaces y reducción de violencia (OHCHR, 2025). En la misma línea, marcos regionales contemporáneos proponen integrar seguridad y justicia como pilares del desarrollo, incorporando enfoques de seguridad multidimensional, gobernanza democrática y fortalecimiento de instituciones legítimas y confiables (CAF, 2025). Por tanto, operativizar esta dimensión exige insertar la seguridad ciudadana en la planificación territorial y social, asegurar coordinación intersectorial, y sostener acciones de prevención y fortalecimiento institucional con evaluación de resultados.

2. Materiales y métodos

El estudio se enmarca en un enfoque cuantitativo, entendido como un procedimiento sistemático de recolección y análisis de datos provenientes de diversas fuentes, apoyado en herramientas estadísticas y matemáticas orientadas a cuantificar el problema investigado (Arias y Covinos, 2021). Asimismo, se caracteriza como una investigación básica, al priorizar la generación de conocimiento sobre principios fundamentales sin perseguir de manera inmediata una aplicación utilitaria (Esteban, 2018; OCDE, 2018). En cuanto al diseño, se adopta un enfoque no experimental, transversal y correlacional-causal por orientarse a examinar asociaciones entre variables e identificar posibles vínculos de causalidad en un contexto específico (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2023). El proceso metodológico se sustenta en el método hipotético-deductivo, que parte de hipótesis y las somete a contrastación empírica mediante inferencias deductivas para corroborarlas o refutarlas (Carrasco, 2019).

La población estuvo constituida por 174 efectivos policiales que laboran en la DIRAVPOL PNP, quienes laboran en áreas operativas y administrativas, así como cuentan con grado de oficial y suboficial. En vista que el número es accesible para la recolección de datos se utilizó una muestra de tipo censal, convirtiéndose en un muestreo por conveniencia. Los instrumentos utilizados fueron dos cuestionarios de encuesta, cada uno de ellos con 24 ítems, el primero estructurado en

cuatro dimensiones y el segundo organizado en tres dimensiones, con alternativas de respuesta tipo Likert (Arispe et al., 2020). Estos instrumentos antes de ser aplicados a los participantes pasaron por los procesos de validez y confiabilidad, obteniendo la opinión favorable de los jueces expertos consultados en cuanto a la validez de contenido, mientras que, en cuanto a la confiabilidad, el coeficiente de alfa de Cronbach calculado es superior al punto crítico (0.80), considerando lo referido por Ruiz (2013).

El recojo de los datos se realizó de manera presencial con 115 participantes, mientras que 59 de los efectivos contestaron de manera digital a través del formulario de Google. Los datos fueron sistematizados en la versión 31 del software SPSS, así como el modelo de Regresión Logística Ordinal y el estadígrafo del pseudo R^2 de Nagelkerke. Finalmente, se asumieron principios orientados a proteger la dignidad y los derechos de los participantes, implementando el consentimiento informado, anonimato y la confidencialidad (Palencia y Ben, 2013) a la vez que se garantizó la participación voluntaria, así como la integridad académica al aplicar las normas APA (2019).

3. Resultados y discusión

En cuanto a los resultados descriptivos de las variables del estudio, se tiene que:

Tabla 1

Distribución de frecuencias de la variable independiente y sus dimensiones

Variable/ Dimensiones	Niveles	Frecuencia (fi)	Porcentaje (%)
Operaciones aéreas	Deficiente	58	33.3
	Moderado	58	33.3
	Eficiente	58	33.3
Coordinación	Deficiente	65	37.4
	Moderado	55	31.6
	Eficiente	54	31.0
Planificación	Deficiente	58	33.3
	Moderado	59	33.9
	Eficiente	57	32.8
Ejecución	Deficiente	62	35.6
	Moderado	56	32.2
	Eficiente	56	32.2
Comando y control	Deficiente	59	33.9
	Moderado	61	35.1
	Eficiente	54	31.0

Para la variable “operaciones aéreas”, los tres niveles (deficiente, moderado y eficiente) concentran exactamente 33,3% cada uno (58 de 174 participantes por nivel), lo que sugiere una experiencia institucional heterogénea: coexisten equipos o contextos donde las prácticas se consideran consolidadas, junto con otros donde todavía se observan brechas operativas. Técnicamente, esta simetría no expresa “neutralidad”, sino dispersión en el desempeño percibido, posiblemente asociada a diferencias en disponibilidad de recursos, estandarización de procedimientos, liderazgo operativo o exposición a misiones de distinta complejidad.

Al desagregar por dimensiones, se observa que “coordinación” concentra la mayor proporción en el nivel deficiente (37,4%), superando a moderado (31,6%) y eficiente (31,0%), lo que posiciona esta dimensión como el principal cuello de botella percibido. Un patrón similar aparece en “ejecución”, donde el nivel deficiente alcanza 35,6%, frente a 32,2% tanto en moderado como en eficiente (56). En “planificación” predomina un reparto prácticamente equitativo (33,3%–33,9%–32,8%), indicando que la preparación previa no constituye el área más crítica. En “comando y control” resalta una ligera inclinación hacia moderado (35,1%), con menor proporción en eficiente (31,0%), lo que sugiere necesidad de

fortalecer supervisión, comunicación y toma de decisiones en tiempo real.

Tabla 2

Distribución de frecuencias de la variable dependiente y sus dimensiones

Variable/ Dimensiones	Niveles	Frecuencia (fi)	Porcentaje (%)
Gestión de la seguridad ciudadana	Deficiente	60	34.5
	Moderado	61	35.1
	Eficiente	53	30.5
Planificación	Deficiente	58	33.3
	Moderado	60	34.5
	Eficiente	56	32.2
Ejecución	Deficiente	65	37.4
	Moderado	51	29.3
	Eficiente	58	33.3
Comando y control	Deficiente	69	39.7
	Moderado	47	27.0
	Eficiente	58	33.3

La variable gestión de la seguridad ciudadana muestra una distribución con predominio leve del nivel moderado (35,1%; 61 casos), seguida muy de cerca por el nivel deficiente (34,5%; 60) y, en menor proporción, el nivel eficiente (30,5%; 53). Este patrón sugiere que, para los efectivos policiales, la gestión se experimenta como un proceso con avances parciales, pero todavía con brechas relevantes que impiden una percepción consolidada de eficiencia. Técnicamente, la cercanía entre los tres niveles refleja heterogeneidad en el desempeño percibido: coexisten prácticas que funcionan de manera aceptable con otras que evidencian limitaciones operativas, lo que puede traducirse en resultados variables en la intervención cotidiana, la prevención y la respuesta ante incidentes.

Por dimensiones, planificación mantiene una distribución relativamente equilibrada (deficiente 33,3%; moderado 34,5%; eficiente 32,2%), lo que indica que la etapa de preparación no es percibida como el principal punto crítico. En contraste, ejecución concentra la mayor proporción en el nivel deficiente (37,4%; 65), lo que sugiere dificultades en la implementación efectiva de lo planificado, especialmente en condiciones reales de servicio. Asimismo, comando y control presenta el mayor porcentaje de valoración deficiente (39,7%; 69) y el menor en moderado (27,0%; 47), evidenciando una debilidad percibida en conducción operativa, coordinación de decisiones y supervisión.

En conjunto, los hallazgos orientan a priorizar el fortalecimiento del mando, la articulación y la ejecución para elevar la consistencia de la gestión.

A continuación, se presenta los hallazgos referidos a la prueba de hipótesis que tiene correspondencia con los objetivos de investigación. En tal sentido, para el análisis estadístico se consideraron las siguientes hipótesis:

H₀: El desarrollo de las operaciones aéreas no incide significativamente en la gestión de seguridad ciudadana.

H₁: El desarrollo de las operaciones aéreas no incide significativamente en la gestión de seguridad ciudadana.

Tabla 3

Información de ajuste de los modelos respecto a la hipótesis general

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.	Pseudo R cuadrado (Nagelkerke)
Sólo Intersección	158.008				
Final	24.183	133.826	2	.000	.604

Función de enlace: Logit

En el marco del presente trabajo de investigación, la prueba de la hipótesis general evidencia que el modelo final mejora significativamente respecto al modelo con sola intersección, al reducir el -2 logaritmo de la verosimilitud de 158,008 a 24,183. Esta mejora se confirma con un Chi-cuadrado = 133,826, gl = 2 y Sig. = .000, lo que indica incidencia estadísticamente significativa. Además, el Pseudo R² de Nagelkerke = .604 sugiere un nivel explicativo elevado del modelo.

Mientras que en lo referido a los objetivos específicos se tiene lo siguiente: demostrar la incidencia significativa del desarrollo de las operaciones aéreas en la dimensión seguridad de las personas.

Tabla 4

Información de ajuste de los modelos respecto a la primera hipótesis específicas

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.	Pseudo R cuadrado (Nagelkerke)
Sólo Intersección	156.150				
Final	21.618	134.532	2	.000	.606

Función de enlace: Logit

En el marco del presente trabajo de investigación, la primera hipótesis específica se sustenta en un ajuste estadísticamente significativo del modelo final frente al modelo con sola intersección, al disminuir el -2 logaritmo de la verosimilitud de 156,150 a 21,618. Esta mejora se confirma mediante un Chi-cuadrado = 134,532, gl = 2 y Sig. = .000, evidenciando incidencia significativa del desarrollo de las operaciones aéreas en la dimensión seguridad de las personas. El Pseudo R² de Nagelkerke = .606 indica una capacidad explicativa alta.

Respecto al segundo objetivo específico: demostrar la incidencia significativa del desarrollo de las operaciones aéreas en la dimensión convivencia pacífica.

Tabla 5

Información de ajuste de los modelos respecto a la segunda hipótesis específicas

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.	Pseudo R cuadrado (Nagelkerke)
Sólo Intersección	112.799				
Final	26.184	86.614	2	.000	.442

Función de enlace: Logit

En el marco del presente trabajo de investigación, la segunda hipótesis específica muestra que el modelo final presenta un ajuste significativamente superior al modelo con sola intersección, al reducir el -2 logaritmo de la verosimilitud de 112,799 a 26,184. Esta mejora se confirma con un Chi-cuadrado = 86,614, gl = 2 y Sig. = .000, evidenciando que el desarrollo de las operaciones aéreas incide significativamente en la dimensión convivencia pacífica. El Pseudo R² de Nagelkerke = .442 sugiere una capacidad explicativa moderada-alta.

En cuanto al tercer objetivo específico: demostrar la incidencia significativa del desarrollo de las operaciones aéreas en la dimensión desarrollo sostenible.

Tabla 6

Información de ajuste de los modelos respecto a la tercera hipótesis específicas

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.	Pseudo R cuadrado (Nagelkerke)
Sólo Intersección	88.546				
Final	29.215	59.331	2	.000	.326

Función de enlace: Logit

En el marco del presente trabajo de investigación, la tercera hipótesis específica evidencia un ajuste significativamente mejor del modelo final respecto al modelo con sola intersección, al disminuir el -2 logaritmo de la verosimilitud de 88,546 a 29,215. Esta diferencia es estadísticamente significativa (Chi-cuadrado = 59,331, gl = 2, Sig. = .000), lo que confirma la incidencia del desarrollo de las operaciones aéreas en la dimensión desarrollo sostenible. El Pseudo R² de Nagelkerke = .326 indica una capacidad explicativa moderada.

Basado en la aplicación de la técnica de la triangulación de fuentes, se tiene que los resultados evidencian que el desarrollo de las operaciones aéreas es percibido como una capacidad heterogénea, pues los niveles deficiente, moderado y eficiente presentan la misma proporción (33,3% cada uno), lo que sugiere dispersión del desempeño más que neutralidad. Esta variabilidad se asocia a condiciones de gestión como coordinación, recursos, estandarización y liderazgo (Arellano et al., 2022; Bernal, 2020; Grompone et al., 2024). La dimensión más crítica es coordinación (37,4% deficiente), seguida de ejecución (35,6% deficiente), mientras la planificación se mantiene equilibrada, reforzando el rol integrador de la coordinación y la necesidad de control operativo en la ejecución (Chiavenato, 2019; Pollitt & Bouckaert, 2017; Quichiz, 2023). En seguridad ciudadana, predomina levemente el nivel moderado (35,1%), cercano al deficiente (34,5%), con menor eficiente (30,5%), evidenciando avances parciales; las mayores debilidades se concentran en ejecución y, sobre todo, en comando y control (Arjona et al., 2023; Naciones Unidas, s. f.).

En particular, comando y control (entendido como autoridad para dirigir y mecanismos de supervisión e información) puede operar bajo enfoques más flexibles (tipo misión) o más centralizados (control detallado), dependiendo de la complejidad

y condiciones de operación (Gonzales, 2023). Por tanto, la elevada percepción de déficit en esta dimensión sugiere tensiones en conducción operativa, flujo de información y decisión en tiempo real, lo cual afecta la consistencia de la gestión.

En el análisis inferencial, la evidencia estadística confirma que el desarrollo de las operaciones aéreas incide significativamente en la gestión de seguridad ciudadana (Sig. = .000), con Pseudo R^2 de Nagelkerke = .604, lo que sugiere un nivel explicativo elevado. Este resultado se alinea con los argumentos que sostienen que el despliegue aéreo mejora vigilancia, disuasión y acceso rápido, especialmente en territorios complejos o con acceso terrestre limitado (CHS Alternativo, 2023; MININTER, 2024; UNODC, 2023).

No obstante, la coexistencia de significancia alta con percepciones descriptivas no mayoritariamente eficientes indica que el efecto positivo potencial puede estar condicionado por restricciones operativas. En el propio marco contextual del estudio se reportan limitaciones severas de operatividad de la flota, mantenimiento, repuestos y dificultades contractuales, factores que reducen continuidad y eficacia del servicio, afectando entrenamiento y desempeño (Defensa, 2024; CEPAL, 2023). En consecuencia, la incidencia significativa no implica ausencia de problemas; más bien sugiere que, aun con restricciones, el componente aéreo mantiene capacidad de explicar variaciones.

La discusión por hipótesis específicas refuerza una interpretación diferenciada por dimensiones. La incidencia es más fuerte en seguridad de las personas (Nagelkerke = .606), moderada-alta en convivencia pacífica (Nagelkerke = .442) y moderada en desarrollo sostenible (Nagelkerke = .326), todas con significancia (Sig. = .000). Teóricamente, este hallazgo es congruente con el enfoque de seguridad humana, que desplaza el énfasis reactivo del delito hacia la protección integral de la vida cotidiana y la reducción de riesgos y vulnerabilidades (Arjona et al., 2023; UNDP, 2022; United Nations, 2024). En dicha dimensión, la operación aérea es más “directa” en su contribución: mejora apoyo a operativos, respuesta rápida, vigilancia situacional y transporte táctico/logístico, con impacto inmediato en protección. En cambio, la convivencia pacífica demanda estrategias socioeducativas y comunitarias, articulación escuela-familia-comunidad y gestión interinstitucional, por lo que el componente aéreo contribuye, pero no monopoliza el resultado (Arjona et al., 2023; UNESCO, 2023; Naciones Unidas, s. f.).

Finalmente, el desarrollo sostenible integra factores estructurales (instituciones, planificación territorial, servicios y oportunidades), donde la aviación policial resulta necesaria, pero insuficiente para explicar por sí sola el desempeño, lo que es coherente con la lectura del ODS 16 como habilitante de la Agenda 2030 y con enfoques regionales de fortalecimiento institucional (Arjona Sánchez et al., 2023; CAF, 2025; OHCHR, 2025). Al contrastar con los antecedentes, se identifican similitudes sustantivas que fortalecen la consistencia externa de los hallazgos. Los estudios previos enfatizan limitaciones recurrentes: falta de entrenamiento estandarizado, problemas de mantenimiento, incompatibilidades en comunicaciones aire-tierra y baja coordinación con unidades terrestres, recomendándose inversión tecnológica, actualización de manuales y certificación (Pomar-Pérez et al., 2024). Esta agenda coincide con que la percepción de coordinación sea el principal cuello de botella en las operaciones aéreas del presente estudio.

Asimismo, Arellano et al. (2022) advierten que la vigilancia aérea urbana pierde efectividad cuando no se integra con modelos de vigilancia comunitaria, por falta de doctrina, procedimientos y articulación; esta lógica también explica por qué la incidencia estadística puede coexistir con percepciones operativas deficitarias: el problema no es solo tecnológico, sino de gobernanza operativa. De modo similar, Chiriboga (2025) y Andrade y Enríquez (2023) subrayan que el control y respuesta ante vuelos ilícitos requieren coordinación interinstitucional, fases operacionales y soporte normativo, lo que converge con la necesidad de fortalecer comando, control y coordinación en escenarios complejos.

Las diferencias observables entre el potencial atribuido a las operaciones aéreas y la ausencia de una percepción mayoritaria de eficiencia pueden atribuirse a factores contextuales y organizacionales explicitados en las bases teóricas. Primero, la criminalidad organizada ha aumentado y diversificado su dinámica, elevando la presión sobre la capacidad estatal (Global Initiative, 2023; INEI, 2024), mientras que la DIRAVPOL reporta restricciones severas de operatividad (Defensa, 2024). Este “desbalance” entre demanda operativa creciente y capacidad aérea limitada puede traducirse en experiencias dispares: unidades o turnos con soporte adecuado versus otros con carencias logísticas. Segundo, existen factores de interoperabilidad (p. ej., incompatibilidad comunicacional VHF–TETRA) que afectan la coordinación en tiempo real (Pomar-Pérez et al., 2024), lo cual podría explicar por qué coordinación y comando/control aparecen como dimensiones críticas tanto en operaciones aéreas como en seguridad ciudadana.

En términos de implicaciones teóricas, los hallazgos respaldan el planteamiento de que las operaciones aéreas deben ser comprendidas como un sistema organizado que integra coordinación, planificación, ejecución y comando/control bajo responsabilidad institucional (CG PNP, 2024). La evidencia sugiere que, cuando dicho sistema se desarrolla, mejora la probabilidad de una gestión de seguridad ciudadana más favorable (Nagelkerke = .604). En términos de implicaciones prácticas, la priorización debería centrarse en: (a) estandarizar y robustecer coordinación (protocolos aire-tierra, interoperabilidad, ejercicios conjuntos), (b) elevar la calidad de la ejecución (entrenamiento recurrente, certificación, monitoreo y mejora continua), y (c) fortalecer comando y control (estructuras de supervisión, información oportuna y criterios de decisión según complejidad de misión) (Gonzales, 2023; Quichiz, 2023; Shulca, 2024). Estas acciones son coherentes con las recomendaciones de antecedentes que insisten en capacitación, actualización doctrinal y tecnologías complementarias (drones e IA) para ampliar cobertura y desempeño (Elguera, 2024; Pomar-Pérez et al., 2024).

4. Conclusiones

En el marco del presente trabajo de investigación, se concluye que el desarrollo de las operaciones aéreas incide de manera estadísticamente significativa en la gestión de la seguridad ciudadana. La evidencia proviene del ajuste del modelo logístico, que mostró una mejora significativa frente al modelo nulo (Sig. = .000) y un nivel explicativo alto (Pseudo R^2 de Nagelkerke = .604). En términos interpretativos, ello indica que las variaciones en el nivel de desarrollo de las operaciones aéreas se asocian con cambios relevantes en la probabilidad de una gestión más favorable de la seguridad ciudadana.

Respecto a la primera hipótesis específica, se concluye que el desarrollo de las operaciones aéreas incide significativamente en la dimensión seguridad de las personas. El modelo evidenció significancia estadística (Sig. = .000) y una capacidad explicativa alta (Pseudo R^2 de Nagelkerke = .606), lo que sugiere que el fortalecimiento de capacidades aéreas se vincula con mayores probabilidades de generar condiciones operativas orientadas a la protección directa de la población. En consecuencia, la dimensión seguridad de las personas aparece como el componente más sensible al desempeño del soporte aéreo dentro de la gestión policial.

En relación con la segunda hipótesis específica, se concluye que el desarrollo de las operaciones aéreas incide

significativamente en la dimensión convivencia pacífica, con evidencia estadística sólida (Sig. = .000) y un nivel explicativo moderado-alto (Pseudo R^2 de Nagelkerke = .442). Esto sugiere que las operaciones aéreas, al mejorar vigilancia, capacidad de respuesta y control situacional, pueden contribuir de forma relevante a la disuasión y contención de situaciones de conflictividad. No obstante, el nivel explicativo inferior al de la primera dimensión indica que la convivencia pacífica también depende de factores complementarios (preventivos y comunitarios) más allá del componente operativo aéreo.

Finalmente, respecto a la tercera hipótesis específica, se concluye que el desarrollo de las operaciones aéreas incide significativamente en la dimensión desarrollo sostenible, aunque con una capacidad explicativa moderada (Pseudo R^2 de Nagelkerke = .326; Sig. = .000). Este resultado indica que el aporte de las operaciones aéreas a la sostenibilidad se manifiesta, pero con menor fuerza relativa, probablemente porque esta dimensión integra componentes estructurales e intersectoriales que exceden el alcance inmediato de la intervención policial. En suma, el soporte aéreo contribuye, pero no constituye el único factor determinante para dicho componente.

Bibliografía

- Andrade, J. R. y Enríquez, V. X. (2023). Control de vuelos ilícitos, una concepción desde el diseño operacional. *Ciencia y Poder Aéreo*, 19(1), 6-23. <https://doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.797>
- Arellano, D. A., Cárdenas, C. A. y Molina, D. E. (2022). Integración de capacidades de la vigilancia aérea urbana aplicadas a la seguridad ciudadana en Bogotá. *Ciencia y Poder Aéreo*, 17(1), 98-115. <https://doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.744>
- Arias, J. y Covinos, M. (2021). *Diseño y metodología de la Investigación*. Enfoques consulting EIRL. https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w26022w/Arias_S2.pdf
- Arispe, C. M., Yangali, J. S., Guerrero, M. A., Rivera, O., Acuña, L. A. y Arellano, C. (2020). *La investigación científica. Una aproximación para los estudios de posgrado*. <https://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/4310>
- Arjona Sánchez, P. A., Portuondo Maurelo, Y., Rodríguez González, A., & Pérez Portuondo, R. I. (2023). La gestión en seguridad ciudadana: Una mirada desde la corresponsabilidad sociocomunitaria. *Maestro y Sociedad*, 20(3), 777-783. https://maestroysociedad.uo.edu.cu/index.php/MyS/article/view/6118?utm_source
- Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF). (2025). *Marco estratégico de seguridad y justicia para el desarrollo*. CAF. https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2423?utm_source
- BBC News Mundo. (2024, 2 de enero). *Ecuador y la crisis de violencia que lo convirtió en el país más violento de América Latina*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cjmd4v847ewo>
- Bernal, S. D. (2020). Patrullaje aéreo para la seguridad ciudadana: tecnología contra la delincuencia. *Revista de las Fuerzas Armadas*, (251), 45-49. <https://doi.org/10.25062/0120-0631.550>
- Bisca, P. M., Chau, V., Dudine, P., Espinoza, R., Fournier, J. M., Guérin, P., Hansen, N.-J., y Salas, J. (2024). *Violent crime and insecurity in Latin America and the Caribbean: A macroeconomic perspective* (IMF Departmental Paper No. DP/2024/009). International Monetary Fund. <https://www.imf.org>

- Carrasco, S. (2019). *Metodología de la investigación* (3era. Edición). Editorial San Marcos EIRLTDA.
- CEPAL (2023). *Seguridad ciudadana y crimen organizado en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Chiavenato, I. (2019). *Introducción a la teoría general de la administración* (10ma ed.). <https://acortar.link/dvyvL9>
- Chiriboga, J. A. (2025). Planificación de operaciones como una herramienta de control aéreo integral para Ecuador. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 9(1), 6523-6539. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i1.16356
- CHS Alternativo (2023). *Cartilla de las economías criminales en el Perú*. https://drive.google.com/file/d/1XH_GXoWEp1cocEd5OwqYhmVYFvLv__HO/view
- Comandancia General de la PNP (2024). *Lineamientos y responsabilidades para la ejecución de operaciones aéreas, entrenamiento/capacitación, mantenimiento y seguridad operacional con aeronaves de la Policía Nacional del Perú*. <https://acortar.link/SBeeZK>
- Consejo de la Unión Europea (2024, 6 de junio). *La lucha de la UE contra la delincuencia organizada*. <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/eu-fight-against-crime/>
- Defensa. (2024, 19 de marzo). *Bajos niveles de operatividad de la flota de la Dirección de Aviación Policial del Perú*. <https://www.defensa.com/peru/bajos-niveles-operatividad-flota-direccion-aviacion-policial>
- Elguera, F. E. (2024). Uso de drones en las operaciones policiales para mejorar el patrullaje integrado y combatir la inseguridad ciudadana. *Revista Escpogra PNP*, 4(1), 73–83. <https://revistaescpograpnp.edu.pe/ojs/index.php/1/article/view/59>
- Esteban, N. (2018). *Tipos de investigación*. https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UNIS_5b55a9811d9ab27b8e45c193546b0187/Details
- Global Initiative (2023). *Índice global de crimen organizado*. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/09/Índice-global-de-crimen-organizado-2023.pdf>
- Gonzales Cáceres, P. F. (2023). Comando y control en el Ejército del Perú: Métodos, análisis y el método innovador Awqa Humalliq. *Security and Land Power Journal*, 2(4).

- <https://revistas.ceeep.mil.pe/index.php/seguridad-y-poder-terrestre/es/article/view/42>
- Grompone, A., Urrutia, C., Sánchez, D., Reátegui, L. y Rentería, M. (2024). *Tensiones en la seguridad ciudadana: reformas, policía y sociedad*. Instituto de Estudios Peruanos
- Hernández-Sampieri, R. y Mendoza, C. (2023). *Las rutas cuantitativa y cualitativa y mixta* (2da. Ed.). Editorial McGraw Hill Education
- Human Rights Watch. (2023). *World Report 2023: Rights trends in Latin America*. HRW.
- INEI (2024). *Estadísticas de la criminalidad, seguridad ciudadana y violencia: Julio–Setiembre 2024* (Informe técnico).
https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin_seguridad_jul_set24.pdf
- Losada, M. J. (2015). *La aviación policial como apoyo fundamental a la convivencia y seguridad ciudadana mediante vigilancia y patrullaje aéreo*. Universidad Militar Nueva Granada.
<https://repository.umng.edu.co/server/api/core/bitstreams/f819749d-6315-4a56-a218-791af64b02df/content>
- OCDE (2018). *Oslo Manual: Guidelines for collecting, reporting and using data on innovation* (4ta. ed).
<https://acortar.link/9W9mwa>
- Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (OHCHR). (2025). *Global progress report on Sustainable Development Goal 16: Peace, justice and strong institutions*. OHCHR.
https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/issues/hrindicators/2025sdg16reportmedium.pdf?utm_source
- Palencia, M. L., Ben, V. P. (2013). Ética en la investigación psicológica: una mirada a los códigos de ética de Argentina, Brasil y Colombia. *Revista de Psicología*, 9(17).
<https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/6231>
- Pérez, L. A. y Villar, M. A. (2021). *Sistema aéreo de vigilancia por drones para prevenir y disminuir el nivel de inseguridad ciudadana en el distrito de San Martín de Porres*. [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú].
<http://hdl.handle.net/20.500.12404/22485>
- Pollitt, C. y Bouckaert, G. (2017). *Public management reform: A comparative analysis – Into the age of austerity* (4th ed.).
<https://www.redalyc.org/journal/2815/281556727009/html/>

- Pomar, J., Auccahuaqui, J. y Soriano, D. F. (2024). Procedimientos operativos en el patrullaje aéreo policial para la seguridad ciudadana en Lima Metropolitana. *ESCPOGRA PNP*, 3(2), 18-30. <https://doi.org/10.59956/escpograpnpv3n2.2>
- Quichiz, C. R. (2023). *Gestión administrativa y satisfacción del usuario en la Municipalidad Distrital de Végueta, 2019* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión]. <http://hdl.handle.net/20.500.14067/7304>
- Ruiz-Bolivar, C. (2013). *Instrumentos y técnicas de investigación educativa* (3era ed.). DANAGA
- Shulca, B. D. (2023). *La gestión administrativa y el desarrollo organizacional en la JURECH periodo 2019–2021* [Trabajo de pregrado, Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/10337>
- UNESCO (2023). *Recommendation on Education for Peace and Human Rights, International Understanding, Cooperation, Fundamental Freedoms, Global Citizenship and Sustainable Development*. UNESCO. <https://acortar.link/ArSeJy>
- United Nations Development Programme. (2022). *2022 Special Report on Human Security: New threats to human security in the Anthropocene: Demanding greater solidarity*. UNDP. https://hdr.undp.org/content/2022-special-report-human-security?utm_source
- United Nations. (2024). *Report of the Secretary-General on human security (A/78/665)*. United Nations General Assembly. https://www.un.org/humansecurity/wp-content/uploads/2024/06/A.78.665-Report-of-the-Secretary-General-on-Human-Security.pdf?utm_source
- Universidad Iberoamericana (2021, 26 de enero). *50% de los homicidios en América Latina se relacionan con el crimen organizado: Estudio de UNODC*. <https://acortar.link/GUx164>
- UNODC. (2023). *Global Report on Organized Crime*. United Nations Office on Drugs and Crime.
- Valverde, P. (2022). *Gestión administrativa y desempeño laboral del personal administrativo en la Municipalidad Distrital de Jacas Grande, Huamalíes-Huánuco, 2022* [Tesis de pregrado, Universidad de Huánuco]. <https://repositorio.udh.edu.pe/handle/123456789/3737>