

MAESTRÍA EN CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO
ESCUELA DE GOBIERNO Y POLÍTICAS PÚBLICAS
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DEL PERÚ

**“Implementación de helicópteros para la Seguridad Ciudadana en Lima
Metropolitana; problemática y soluciones (2014-2015)”**

**Tesis para optar el grado de Magíster en “Ciencia Política y Gobierno,
con mención en Políticas Públicas y Gestión Pública”**

AUTOR:

Alfonso Miguel Hermoza Mariluz

ASESOR

César Enrique Patriau Hildebrandt

Diciembre 2016



ÍNDICE

HOJA DE RESPETO	
CARÁTULA.....	i
RESUMEN.....	03
ÍNDICE.....	04
INTRODUCCIÓN.....	04
CAPÍTULO I.....	07
MARCO .TEÓRICO.....	07
1. PROBLEMA PÚBLICO Y POLÍTICA PÚBLICA	07
2. LA INSEGURIDAD CIUDADANA.....	09
3. BREVE HISTORIA DE LA AVIACIÓN POLICIAL.....	10
3.1 CASOS EXITOSOS DE APOYO A LA SEGURIDAD CIUDADANA	13
3.2 TRABAJOS PREVIOS RELACIONADOS EN EL PATRULLAJE AÉREO POLICIAL.....	15
CAPITULO II.....	17
ESTUDIO DE CASOS.....	17
METODOLOGÍA EMPLEADA.....	18
CAPITULO III.....	32
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	32
1. CONCLUSIONES.....	32
2. RECOMENDACIONES.....	34
BIBLIOGRAFÍA.....	36
FUENTES VIRTUALES.....	40
RELACIÓN NOMINAL DE PERSONAS ENTREVISTADAS.....	41
ANEXOS ILUSTRATIVOS.....	42

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene por objeto de mejorar la política pública en lo concerniente a la seguridad ciudadana, que se ha convertido en un problema público dentro de los ciudadanos a nivel nacional. Es por ello que la implementación de helicópteros dentro de la Policía Nacional del Perú, para combatir la seguridad ciudadana es una de las alternativas que han dado resultados tanto en países desarrollados como subdesarrollados, tal es el caso comparativo que se realiza con la Policía Nacional de Colombia, y sus nuevas estrategias e implementación que le ha otorgado el gobierno central de dicho país dentro de su planeamiento estratégico anual, esto les ha servido para desarrollar un servicio con mayor efectividad y capacidad de respuesta inmediata ante las diversas modalidades de delitos que se perpetran dentro las principales ciudades de Colombia.

Siendo esta la justificación que la presente investigación tiene por meta, enfatizar el uso de helicópteros equipados con tecnología de punta para desplegar un mejor servicio de seguridad ciudadana para la población peruana.

INTRODUCCION

En el quehacer cotidiano de la Policía Nacional del Perú confluyen diferentes situaciones que exigen no solo un desempeño eficiente de la capacidad humana, sino de instrumentos que apoyan el trabajo de la institución policial en favor de la comunidad.

El presente documento parte de la siguiente pregunta de investigación: ¿cómo se está llevando a cabo la implementación de helicópteros para la Seguridad Ciudadana en Lima Metropolitana? (periodo 2014 – 2015).

¿Para qué sirven los helicópteros en seguridad ciudadana? Debido a las características operativas del helicóptero, tiene capacidad para despegar y aterrizar verticalmente, mantenerse volando en un mismo sitio por largos períodos de tiempo, y es capaz de ser maniobrado en condiciones que exigen bajas velocidades.

Por eso, ha sido elegido para llevar a cabo tareas que anteriormente no era posible realizar con otras aeronaves (aviones). Hoy en día, los principales usos del helicóptero incluyen: transporte, construcción, lucha contra el fuego, búsqueda y rescate, evacuaciones aéreo médicas, usos militares, policiales y de vigilancia.

La principal ventaja de los helicópteros viene dada por el rotor principal y el rotor de cola, que proporciona sustentación sin que la aeronave se esté

desplazando. Esto hace posible realizar despegues y aterrizajes verticales sin necesidad de una pista. Por esta razón, los helicópteros se utilizan en zonas congestionadas o aisladas donde los aviones no tienen acceso.

En efecto, la sustentación de estos aparatos hace posible que pueda mantenerse volando en una zona de forma mucho más eficiente de la que podría otra aeronave, y pudiendo realizar tareas que una aeronave de ala fija (avión) no podría.

En ese sentido, este trabajo explora sobre el empleo de helicópteros en la lucha por la seguridad ciudadana. Existen algunas modalidades delictivas que rebasan la capacidad de respuesta de las fuerzas operativas policiales de tierra, fuera del impacto psicológico que representa para la delincuencia ser perseguidos y encontrados por el aire y no sólo por tierra, como habitualmente se ha hecho.

El texto está dividido en tres partes. En la primera se desarrollan los conceptos básicos de política pública, problema público e inseguridad ciudadana, siendo considerada ésta última un problema público que exige una política pública para su solución, toda vez que gran parte de la población del país se siente afectada por su incidencia. Es importante precisar que las autoridades luchan por mejorar la seguridad ciudadana en el país, pero sus resultados no son los esperados, por lo que deberían implementarse nuevas medidas para superar esta situación. En ese sentido, una propuesta consiste en implementar con un mayor número de helicópteros el patrullaje policial aéreo en las calles del país.

En la segunda parte del trabajo se hace una referencia sucinta de la creación de la aviación policial, que concluye en la dación del Decreto Supremo N° 006-89-IN del 31 de marzo de 1,989, partida de nacimiento de lo que hoy es la Dirección de Aviación Policial de la Policía Nacional del Perú, que en las últimas dos décadas ha tenido estratégica participación en la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico y también en operaciones de rescate y ayudas humanitarias, aunque, poca presencia en la lucha contra la delincuencia común y organizada que afectan la seguridad ciudadana, pese a que, como se explicará más adelante, en otros países su uso les está dando excelentes resultados para combatir la delincuencia.

Asimismo, y con el fin de conocer cómo se está llevando a cabo el proceso de implementación de la fuerza de helicópteros en el combate contra la inseguridad ciudadana, se ha recurrido a la técnica de investigación del informante clave. Se ha entrevistado a oficiales policías que, en su tiempo, asumieron la dirección de la aviación policial y/o prestaron servicios en esa unidad especializada policial, como también aviadores policiales vigentes, cuyos aportes han permitido conocer: si existen políticas públicas que promuevan el empleo de estos helicópteros para la seguridad ciudadana, si los helicópteros existentes están apoyando la lucha por la seguridad ciudadana, si los gobiernos regionales y locales tienen presupuesto suficiente para solventar los gastos de operatividad y funcionamiento de estos aparatos, si la policía nacional tiene el número suficientes de pilotos de aviación, si Lima cuenta con infraestructura adecuada para ser sobrevolada por helicópteros y si existen helipuertos dotados y acordes con las normas internacionales que

regulan su uso. Finalmente, en la tercera parte se desarrollan las conclusiones a las que se ha llegado y las recomendaciones que se desprenden del estudio realizado.

CAPITULO I

MARCO TEORICO

Como se ha dicho en la introducción, este trabajo aborda la conveniencia de emplear helicópteros en la lucha por la seguridad ciudadana. Existen algunas modalidades delictivas que rebasan la capacidad de respuesta de las fuerzas operativas policiales de tierra y las operaciones desde el aire son, en ese sentido, un complemento importante.

Dicho esto, en esta primera parte se explora los conceptos básicos de política pública, problema público e inseguridad ciudadana. La inseguridad ciudadana es considerada un problema público que exige una respuesta –es decir, una política pública– para su solución. Se argumentará, a lo largo de todo el texto, que el empleo de helicópteros para luchar contra la delincuencia puede ser parte de una solución.

1. PROBLEMA PÚBLICO Y POLÍTICA PÚBLICA

Cuando nos referimos al concepto de problema público -como punto de partida de las políticas públicas- se pueden citar a diversos autores. Por cierto, el primordial objetivo de una política pública es resolver los problemas

públicos que se presentan en un Estado, como señalan Ruiz López y Cárdenas Ayala (1993).

Así mismo, según Parsons (2007), se puede hablar de un problema público “cuando un conjunto de personas de una sociedad diferencia algún componente que desequilibra su hábitat o tiene consecuencias en su vida o persona”. Mientras que Eugene Bardach (2001), refiere que “los problemas públicos se exteriorizan como circunstancias específicas que afectan a grupos sociales concretos”.

Ahora bien, para poder solucionar un problema público se hace imperiosa la necesidad de realizar una adecuada implementación de políticas públicas.

Lahera (2004), señala, por ejemplo, que “una política pública es la adecuada cuando tiene un curso de acción y flujo de información relacionada con un objetivo político definido en forma democrática”, con la participación del sector público, el sector privado y la ciudadanía. Mientras que para Roth (2006), la conceptualización de política pública tiene que ver con las intenciones de las autoridades públicas.

Por otro lado, Meny y Thoening (1992) refieren que “una política pública se presenta como un programa de acción gubernamental en un sector de la sociedad o en un espacio geográfico: la seguridad, la salud, la educación, la

justicia, los trabajadores, la ciudad de París, la Comunidad Europea, el océano Pacífico, entre otros”.

2. LA INSEGURIDAD CIUDADANA

La inseguridad ciudadana se ha convertido, en estos últimos años, en un problema serio que agobia a la población. Los peruanos hemos sido testigos de incontables casos delincuenciales, en diferentes modalidades. Actualmente observamos que la vida pareciera no tiene ningún valor, porque matar a cualquier persona es como el pan de cada día. Quedaron muy atrás los días en que quienes viven en las ciudades podían caminar -sin mayor temor- por sus principales arterias, a cualquier hora. Esto ha generado un alto grado de desconfianza generalizada (Landáez 2006: 33).

Cabe, entonces, formularse las siguientes preguntas: ¿Qué fue lo que sucedió en la ciudad capital?, ¿qué causas motivaron que surgiera este problema público? Dentro de las causas que han motivado la inseguridad ciudadana, podemos citar a la pobreza, el desempleo, la precaria educación y la justicia (Landáez 2006: 35).

Para enfrentar a la inseguridad ciudadana, se debe implementar una adecuada política pública. Esto es responsabilidad de las autoridades gubernamentales, en articulación con la ciudadanía. El objetivo debe ser la reducción de la violencia, de la comisión de delitos y faltas e incentivar la convivencia pacífica (MINDEF 2011).

En ese sentido, este trabajo destaca la utilidad que pueden tener los helicópteros en la lucha por la seguridad ciudadana. Ya se cuenta con algunos de estos aparatos, sin embargo, es necesario evaluar cómo se está desarrollando, hasta el momento, su implementación como parte de la política pública de combate a la delincuencia. Como paso previo, se desarrollará, a continuación, los principales hitos de la historia de la fuerza aérea policial.

3. BREVE HISTORIA DE LA AVIACIÓN POLICIAL

Durante el gobierno del señor presidente de la República arquitecto Fernando Belaunde Terry, el 17 de diciembre de 1,982 se anunció al periodismo nacional que la Guardia Civil del Perú sería dotada de una flotilla de modernos y sofisticados helicópteros para cumplir a cabalidad su misión. El 06 de octubre de 1,983, el entonces ministro del Interior Dr. Luis Percovich Roca, comunica mediante oficio al presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, la aceptación del Ministerio de Marina para que oficiales de la Guardia Civil sigan el curso para pilotos de helicópteros en las dependencias de la Armada Peruana.

El 19 de octubre de 1,983 el Ministerio de Aeronáutica del Perú mediante oficio comunica al presidente del CC.FF.AA. que la Fuerza Aérea del Perú también está apta para dar cursos de formación de pilotos de helicópteros a los oficiales de la Guardia Civil del Perú. El 26 de octubre de 1,983, mediante R.D. N° 4044-83-CC/DP, se nombra una comisión encargada de actualizar los estudios para la organización e implementación de la Unidad Aero Policial de la Guardia Civil (GC). Ese mismo año, el CC.FF.AA., mediante oficio dirigido

al ministro del Interior otorga la autorización para la formación de oficiales GC como pilotos de helicópteros en la AP y la FAP.

El 23 de enero de 1,984, la Dirección General de la Guardia Civil del Perú, mediante oficio N° 14-84-DSGC/EM remite al Sr. ministro del Interior el proyecto de Decreto Supremo y exposición de motivos para la creación de la Jefatura de la Policía Aérea de la Guardia Civil del Perú para su estudio, aprobación y fines pertinentes. En el mes febrero del mismo año, el presidente del CC.FF.AA., mediante carta N° 0313 comunica al ministro del Interior que por falta de capacidad de los centros de formación para pilotos de helicópteros en la AP y la FAP no es posible recibir a los oficiales GC para que se preparen como tales.

El 06 de marzo de 1,984, mediante la resolución N° 060-85-GC/DIOP firmada por el señor Teniente General GC Don Juan Balaguer Morales, director superior de la GC, se crea la Unidad de Transporte Aero Policial (UTOEGC) con jurisdicción en todo el territorio nacional y con funciones de apoyo a las unidades operativas de la GC, a cargo de la Jefatura de Unidades Tácticas Especiales GC. En mayo de ese año, mediante Memorándum Múltiple IV.900-JEMG N°. 0182 el señor Ministro de Aeronáutica hace de conocimiento del Sr. Ministro del Interior que, según su despacho, el proyecto de creación de la jefatura de Policía Aérea cuya finalidad es la creación de la Aviación Policial, no es recomendable por una serie de razones que dicho documento expone, posteriormente en el mes de junio, el CC.FF.AA. mediante oficio hace conocer al Sr. Presidente de la República Arquitecto Fernando Belaunde Terry, la

inconveniencia de que las fuerzas policiales cuenten con medios aéreos propios.

Así, luego de salvar una serie de obstáculos, posiciones, trámites y gestiones, el 06 de marzo de 1,987 por Resolución Ministerial N° 018-87-IN/DM se crea la Dirección de Transportes Aero Policiales (DOTAP) como órgano especializado de la Dirección General de las Fuerzas Policiales, encargada de planear, organizar, dirigir, coordinar y controlar las actividades relacionadas a instrucción y entrenamiento de personal, el mantenimiento de aeronave, el equipamiento de la unidad y operaciones aéreo policiales especiales de patrullaje, de transporte y apoyo a la unidades policiales operativas; para el cumplimiento de la finalidad policial, así como el transporte y apoyo en actividades de acción cívica autorizadas por el Sector Interior; teniendo su sede institucional en la Base Aérea Policial situada en la rampa sur del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

A partir de la dación del Decreto Supremo N° 006-89-IN del 31 de marzo de 1,989, la DOTAP deja de llamarse como tal y pasa a ser un organismo de apoyo de las Fuerzas Policiales, creado con el fin de optimizar la organización y funcionamiento de la Policía Nacional del Perú y aparece dentro de su estructura orgánica como División de Policía Aérea dependiente de la Dirección General de la Policía Nacional del Perú, con la finalidad de cumplir con las funciones anteriormente especificadas, situación que se viene presentando hasta la fecha en donde dicha unidad le ha correspondido ser

protagonista de innumerables hechos policiales que contribuyeron en forma concreta al engrandecimiento del prestigio institucional.

3.1 CASOS EXITOSOS DE APOYO A LA SEGURIDAD CIUDADANA

GRACIAS A LOS HELICÓPTEROS

El empleo de helicópteros en América Latina para luchar contra el crimen no es nuevo. Ya por el año 1996, el país de Colombia contaba con una flotilla de 63 de estas aeronaves, aunque éstas no eran empleadas exclusivamente para combatir bandas delincuenciales, sino también contra el narcotráfico y el terrorismo. A partir de allí, existen numerosos casos de participación de helicópteros por la policía colombiana que culminaron con éxito en la ubicación, seguimiento y detención de sospechosos. Es el caso de un helicóptero de la policía de ese país que atendió un pedido de persecución delictual y comenzó la ubicación de los delincuentes en Bogotá.

En el Perú no existe mucha casuística de casos de grandes capturas de delincuentes con el apoyo de helicópteros, sobre todo en la capital del país y en el Callao, pero los peruanos de la costa son testigos que estas naves inopinadamente patrullan los aires de algunas ciudades.

Trujillo, por ejemplo, cuenta con estas naves para luchar contra el crimen. El 24 noviembre del 2015, se informó a través de la emisora radial RPP lo siguiente: “Esta madrugada, usando por primera vez un helicóptero, la Policía Nacional, en un operativo conjunto con el Ministerio Público, capturó a doce integrantes de la peligrosa organización criminal “Los Malditos del Triunfo” en

el distrito trujillano de La Esperanza, región La Libertad”. En esta oportunidad, gracias a las bondades tecnológicas de este aparato, se interceptó, ubicó y permitió la captura de ese número elevado de delincuentes, entre ellos, del lugarteniente de la banda, Freddy Esquivel.

Otro caso propio de comentar es el hecho que el distrito de Surco en la ciudad de Lima cuenta ya con su propio helicóptero, adquirido el mes de junio 2016, para que conjuntamente con drones patrullen los aires de sus calles para luchar contra la delincuencia, esto en el marco del programa “Vecindario Seguro, Juntos por la Seguridad”.

El Callao también cuenta con dos helicópteros. Con ellos se realizan constantes patrullajes aéreos con el objetivo de desarticular distintas bandas delincuenciales que operan en esa región. Asimismo, han permitido aumentar en un 150% la recuperación de vehículos robados en esta zona. En comparación, de acuerdo con las autoridades del Callao, las inspecciones aéreas demandan quince minutos para recorrer la región, mientras que un vehículo terrestre requiere de por lo menos de tres horas para realizar la misma tarea.

Corresponde a las autoridades políticas y policiales decidir una mayor participación de los helicópteros a cargo de la Policía Nacional del Perú para que de manera concertada con los gobiernos regionales y locales que ya cuentan con estas aeronaves confíen más en las bondades de estos aparatos y meterlos más de lleno en la lucha contra la delincuencia.

Pero, debe tenerse mucho cuidado en su uso, a fin de evitar accidentes fortuitos que sean blancos de ataques de los delincuentes, como ya ha pasado en el país de México, cuando cuatro delincuentes de una organización criminal derribaron un helicóptero de la Policía durante un operativo llevado a cabo en la ciudad Michoacán. Aquella vez, cuatro miembros de la tripulación fallecieron¹.

3.2 TRABAJOS PREVIOS RELACIONADOS CON EL PATRULLAJE AÉREO POLICIAL

El tema específico relacionado con la implementación de helicópteros para la inseguridad ciudadana en el Perú no se ha podido encontrar en las bibliotecas en donde el autor de este proyecto ha realizado su investigación bibliográfica. En todo caso existen algunos trabajos que vale la pena mencionar. En la Escuela de Aviación Policial de la Dirección de Aviación Policial existe un trabajo de investigación denominado “La Policía Aérea y su Proyección Social” (COEM: 1990) formulado por el comandante Francisco Agurto García Naranjo. Estudio que establece como objetivo general de su investigación “determinar normas adecuadas de selección de personal para procesos de instrucción y entrenamiento para personal de la Policía Aérea en el bienio 1990 – 1991, por medio de un diagnóstico de las necesidades de instrucción y entrenamiento en la Dirección de Policía Aérea, para optimizar la selección de personal e incrementar la eficacia de esa Unidad Policial, así como su proyección social”.

¹ INFOBAE; 05 noviembre 2016

Una de sus conclusiones es “que en la actualidad la proyección social de la Dirección de Policía Aérea hacia la colectividad es eficaz y sacrificada, así como onerosa para sus recursos presupuestales. Sin embargo, por carencia de normas y políticas de orientación adecuada, es errática, esporádica, limitada en su desarrollo y arbitraria en su ejecución.”

Asimismo, existe un libro, titulado “Hacia una óptima descentralización y expansión aérea de la Policía Nacional del Perú”, (Áleman Zigner; E.,1990) donde además de analizar la ley de Aeronáutica Civil del Perú y el Reglamento del Aire en su Capítulo IV de cuatro páginas expone una propuesta con relación al título del libro, orientada a que la Dirección de Aviación Policial a fin de optimizar las labores tendentes al cumplimiento de su misión debe de contar con Bases Aéreas en diferentes departamentos del País que permitan un adecuado apoyo a las diferentes regiones Policiales. Dicha obra fue publicada mediante Resolución Directoral N°1310-94-DGPNP/EMG del 13 de Julio de 1994 aprobada y considerada como obra didáctica.

CAPITULO II

ESTUDIO DE CASO

El Estado Peruano, en la última década, viene adoptando una serie de políticas públicas relacionadas con acciones preventivas y operativas contra el avance de la delincuencia y el crimen que afectan seriamente la seguridad ciudadana en Lima metropolitana, que por función constitucional es responsabilidad de la Policía Nacional del Perú.

La implementación y uso adecuados de helicópteros para el patrullaje y seguimiento aéreo policial potencia la capacidad de respuesta del Estado ante el delito, y así ha quedado demostrado en otros países sudamericanos que se apoyan con la tecnología de estos aparatos aéreos para la ejecución de sus grandes planes policiales contra la criminalidad.

En el año 2013, el gobierno peruano adquirió cinco modernos helicópteros modelo EC-145 bimotores a la empresa Eurocopter (ahora Airbus), cuyo costo aproximado fue de US \$ 45 millones, transacción que se realizó a través de un acuerdo de gobierno a gobierno para este fin (El Comercio, 2013).² Sin embargo, hasta la fecha, no se han realizado estudios técnicos para medir la eficiencia de su implementación y/o para determinar las deficiencias que haya

² Con relación a la capacitación del personal policial de pilotos de helicópteros, ésta, es frecuente, no sólo en el país, sino que también en el extranjero. Por ejemplo, el 2013, once oficiales PNP participaron en cursos especiales sobre pilotaje de helicópteros EC145, en el Estado de Texas, Estados Unidos de Norteamérica.

presentado, y sobre esta base, proponer soluciones viables para su mejor empleo. Este trabajo busca llenar ese vacío.

1. METODOLOGÍA EMPLEADA

Como se ha dicho líneas arriba, se han realizado entrevistas a informantes clave para conocer cómo se viene desarrollando la implementación de los helicópteros en el combate contra la inseguridad ciudadana. La técnica del informante clave es un procedimiento común en disciplinas como la economía, la ciencia política y otras actividades (Tremblay, 1957: 689).

Los informantes clave son fuentes expertas de información (Marshall, 1996: 92). Poseen conocimiento en diversas materias que comparten a través de entrevistas o conversaciones, permitiéndole al interesado obtener información (Gilchrist y Williams, 1999: 73). Se les escoge tomando en cuenta aquello sobre lo que se desea averiguar (Tremblay, 1957: 689). No suponen una muestra estadística; se les elige porque son personas capaces de ofrecer un conocimiento especializado (Kumar et al. 1993: 1634; Seidler, 1974: 816–817). Es decir, los informantes clave no son elegidos al azar; más bien, responden a un perfil específico definido a partir de la investigación que se está llevando a cabo (Gilchrist y Williams, 1999: 74–75).

¿De qué manera se selecciona a los informante claves? Potencialmente hablando todos pueden ser informantes, lo cual no significa que todos sean funcionales a los objetivos buscados por el investigador. La lógica detrás de la selección debe privilegiar la clase de información que se está buscando.

Por ejemplo, un método usual es el conocido como “bola de nieve”, el cual consiste en solicitarle a los entrevistados que propongan nuevos nombres que respondan a un perfil específico a fin de ser contactados.

Una lista con las características ideales de un informante clave puede encontrarse en el trabajo de Tremblay (1957: 692). De acuerdo con este autor la elegibilidad de un informante debería responder a cinco criterios básicos: su rol dentro de la comunidad y si es que dicha posición lo relaciona continuamente con la información que está siendo buscada; su conocimiento del tema; su buena voluntad; es decir, el informante debe estar dispuesto a comunicar su conocimiento; su capacidad de transmitir aquello que se sabe; y su imparcialidad, asumiendo que si bien cierto sesgo es previsible, debería ser reconocido por el entrevistador.

El empleo de las informantes claves trae consigo una serie de potenciales desventajas. Por ejemplo, no todas las personas estarán de acuerdo con ser entrevistadas, lo que origina pérdida de información. Aparte, no todas las entrevistas son provechosas, a veces porque el informante no transmite lo que el investigador busca (Gilchrist y Williams, 1999: 84–85). También puede ocurrir que frente a ciertas preguntas que abordan temas sensibles algunos informantes opten por no responder. No obstante, a los entrevistados en el transcurso de esta investigación se les ha asegurado que los fines son estrictamente académicos.

Así, se ha entrevistado a reconocidos especialistas en el tema de la aviación policial, algunos de ellos, ex – directores de la Dirección de Aviación Policial,

entre los cuales destacan: el General PNP ® José Tisoc Lindley (también ex – Director General PNP); General PNP ® Alberto Jordán Brígnole (Ex Gerente de Seguridad Ciudadana del distrito de Surco y, hoy, en el mismo cargo en el distrito de Pueblo Libre); Coronel PNP Ronald Rejas Albuja; Coronel PNP Roldan Gines Silva; al Comandante PNP Rafael Sánchez Charcape y otros oficiales PNP, todos ellos aviadores y conocedores de esta problemática, quienes formulan una serie de recomendaciones para poder brindar un mejor servicio con los helicópteros de la Policía Nacional. Debe decirse que las entrevistas fueron grabadas con consentimiento de los oficiales contactados. Además, aceptaron ser citados por sus nombres.

2. VENTAJAS DE LOS HELICÓPTEROS PARA LA LUCHA CONTRA LA INSEGURIDAD CIUDADANA

Los helicópteros, según explicaron los informantes, sirven para patrullajes, reconocimientos, observaciones aéreas (tanto en zonas críticas como vulnerables), como medio de inteligencia, para actividades de evacuaciones aeromédicas, acciones de rescate, para enfrentar incendios de grandes proporciones y demás.

Además de las ventajas ya mencionadas, cabe señalar que los helicópteros permiten llegar en menos tiempo a las emergencias. Por ejemplo, pueden cruzar Lima en 5 minutos (incluyendo el despegue). Y si estuvieran ya en el aire y tuvieran que trasladarse a un punto opuesto, lo harían en sólo 2 minutos. Aparte, los helicópteros cuentan con equipos de última generación, con herramientas sofisticadas como cámara de vídeo y de vigilancia para la

inteligencia aérea y detectores de calor que funcionan día y noche y que transmiten señal en vivo a una central de operaciones. No solo eso. Tienen un faro de búsqueda que trabaja normalmente a 1,500 ft, con luz infrarroja para la noche.

Es verdad que desde el año 2013 se cuenta con helicópteros EC – 145, pero estos, además de ser insuficientes, por varios años fueron empleados a actividades ajenas a la seguridad ciudadana, como por ejemplo en la lucha contra el narcotráfico, la minería ilegal, a pesar de que no han sido diseñados para ese tipo de labor. Además, no se cuenta con recursos suficientes para mantenerlos en el aire en forma permanente, ni para su mantenimiento técnico ni para la dotación de combustible.

3. ESCASO INTERÉS PÚBLICO DE ADQUIRIR NUEVOS HELICOPTEROS PARA LA SEGURIDA CIUDADANA EN LIMA METROPOLITANA

Como se ha dicho, en la actualidad se cuenta con modernos helicópteros EC– 145 que están a cargo de la Dirección de Aviación Policial, que ofrecen mayor rapidez para llegar a emergencias, capacidad de observación, monitoreo de la escena, traslado de equipos tácticos, de heridos, evacuaciones médicas, permite actividades de disuasión y sorpresa, entre otras bondades.

La delincuencia que afecta la seguridad ciudadana abarca el territorio nacional, y por eso se estima que los servicios de la aviación policial deberían descentralizarse. Por cierto, los cinco helicópteros que hay actualmente no son suficientes para una descentralización efectiva de este servicio. Por ese

motivo, los entrevistados coinciden en que para que esta premisa se cumpla se requiere, necesariamente, que las autoridades públicas, llámese Gobierno Nacional, Gobierno Regional o Gobierno Local, se interesen en adquirir una nueva flota de helicópteros que se sumen a los pocos existentes en la ciudad, porque son estas entidades gubernamentales quienes cuentan con los recursos económicos suficientes.

Según los entrevistados, lo que falta es decisión política. Estiman que los comandos de la Policía Nacional del Perú, en las últimas dos décadas, no han mostrado interés en potenciar la aviación policial. Lo paradójico es que se cuenta con el número adecuado, en cantidad y calidad, de pilotos aeropoliciales de helicópteros.

Por ejemplo, el Coronel PNP Donald Rojas Albújar, instructor de pilotos de la Dirección de Aviación Policial, refiere que durante su gestión como jefe de administración de la aviación policial se formularon y presentaron proyectos de inversión pública (PIP) para la compra de estos aparatos aéreos, pero, pese a que las autoridades civiles, desde el año 2005, valoraron como importante el patrullaje aéreo policial con helicópteros en apoyo a la seguridad ciudadana en sus respectivas circunscripciones territoriales, el comando de la Policía Nacional del Perú no ha impulsado esta gestión.

Por su parte, el Coronel PNP Roldan Gines Silva, otro experto aviador policial, también cuestiona no sólo al comando policial, sino al Gobierno Central por no apoyar los proyectos de inversión pública que sustentan la conveniencia

de adquirir estas nuevas aeronaves, consideradas relevantes para fines de instrucción como de interdicción y de apoyo a los diferentes operativos policiales por la seguridad ciudadana en Lima metropolitana.

Otros aviadores policiales como los Comandantes de la Policía Nacional del Perú Cesar Medina Contreras y Manuel Asalde Revilla, concuerdan con las anteriores opiniones, precisando que no existen políticas públicas del Gobierno Central para reforzar la lucha por la seguridad ciudadana con el apoyo de helicópteros conducidos por pilotos aeropoliciales. Añaden algo interesante, y es que algunas iniciativas de Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales no han tenido un efecto multiplicador. Se refieren, por ejemplo, a las iniciativas de la provincia constitucional del Callao (que adquirió 2 de estas aeronaves) y del distrito de San Juan de Lurigancho (que cuenta con un helicóptero).

Cabe destacar también el comentario que hace otro experto piloto aeropolicial, el Mayor PNP Freddy Idme Salazar, quien refiere que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Interior, dentro de su Plan Estratégico Institucional para la Policía Nacional del Perú con miras al año 2,021, ha programado la compra de aeronaves de ala rotatoria entre ellos 3 helicópteros Eurocopter AS350, 2 Helicópteros MI-17 y 6 helicópteros H-125 AIR BUSS. También aeronaves de ala fija, como por ejemplo el Avión Cessna Caravan, 04 Antonov AN-32, Twin Other DHC6, así como 2 Cessna TTX para instrucción. Pero, claro, por ahora es solamente un plan estratégico. Solo los años pueden responder si la adquisición de este equipamiento se hará realidad.

A manera de conclusión parcial con relación a este tema, se puede afirmar que el Gobierno Central no considera de prioridad público la adquisición de helicópteros que apoyen la lucha por la seguridad ciudadana, pese a la tecnología que ofrecen contundencia para la búsqueda, exploración y persecución de la criminalidad. Como se ha dicho, este interés se ha despertado parcialmente a nivel regional y local (en el Callao y en San Juan de Lurigancho), aunque estos ejemplos no se han replicado.

4. AUSENCIA DE INFRAESTRUCTURA PARA DESPEQUE Y ATERRIZAJES DE HELICÓPTEROS EN LIMA METROPOLITANA

Por supuesto, implementar a la PNP con helicópteros modernos y de alta tecnología no es suficiente. Los informantes explicaron que su uso requiere de otras condiciones y exigencias que deben cumplirse, no sólo normativas, como las que provienen de la Dirección General de Aviación Civil, sino de infraestructura adecuada para el despegue y aterrizaje.

Esto es, helipuertos, que son infraestructuras construidas y acondicionadas específicamente para permitir el despegue y el aterrizaje de helicópteros con pasajeros o carga, pudiendo algunas veces también servir para la provisión de combustible y para actividades de mantenimiento.

Según el ya citado General PNP (r) Alberto Jordán Brígnole, constituye un serio problema que Lima Metropolitana no cuente con infraestructura ni

logística adecuada para el aterrizaje y despegue de helicópteros que se destinan para el patrullaje Aero-policial y otras exigencias, varias de las cuales ya fueron mencionadas.

Es muy difícil para un helicóptero poder aterrizar en la ciudad de Lima, entre otros motivos por el mal diseño urbanístico que caracteriza a nuestra ciudad, con muchas vías públicas muy angostas.

Aparte, hay que decir que los principales hospitales ubicados en Lima Metropolitana, tales como el hospital Loayza, el Dos de Mayo o el María Auxiliadora, no cuentan con helipuertos para aterrizaje y despegue de helicópteros Robinson 44 o los EC-145, que usa la Policía.

Los hospitales que sí cuentan con helipuertos, como el Edgardo Rebagliatti Martins y el novísimo Hospital del Niño construido en el distrito de San Borja, cuentan con estas plataformas de aterrizaje y despegue, pero no reúnen las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas para la aeronáutica en el país, cuyo control está a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Por ejemplo, los helicópteros que tenemos pesan 3,500 kilos y, sin embargo, el helipuerto del hospital del Niño sólo recibe aeronaves con un peso máximo de 2,800 kilos.

Otro especialista aviador policial, el coronel Ronald Rejas Albújar, confirma la anterior versión, señalando que en Lima Metropolitana existen helipuertos,

pero advierte que son pocos y que, encima, no todos están autorizados por la DGAC, a excepción de los que están ubicados en unidades policiales. En las sedes del Gobierno Regional del Callao y en el distrito de San Juan de Lurigancho se tuvieron que construir estas plataformas, aunque, según precisa el especialista, sólo pueden ser utilizadas en el día y no en la noche.

Otros aviadores policiales expertos en el manejo de helicópteros, principalmente de uso policial, concuerdan con todas estas afirmaciones y agregan que se requiere que los helipuertos que se puedan construir en el corto plazo sean ubicados estratégicamente, en directa relación con las necesidades en el combate contra la inseguridad ciudadana.

Construir helipuertos es muy necesario. Un dato importante, que grafica en cierta forma la precariedad en el sistema de seguridad aérea de la PNP, es que cuando se realizaron las mega-convenciones en el país, con la asistencia de altos signatarios provenientes de todo el mundo, los pilotos de helicópteros policiales se vieron obligados a utilizar la plaza Grau para el aterrizaje y despegue de estos aparatos aéreos.

A manera de conclusión previa, podemos afirmar que, en el Perú, específicamente en Lima Metropolitana, no ha existido una política de construcción de edificios, bancos u hospitales con helipuertos para aterrizaje y despegue de helicópteros. Y varios de los que existente, no cuentan con los requisitos normativos y operativos que establece y exige la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y los manuales operativos de los pilotos policiales.

5. FALTA DE COMUNICACIÓN IDONEA ENTRE EL HELICÓPTERO Y EL PATRULLERO POLICIAL EN TIERRA

Los helicópteros que pilotea la Aviación Policial para la seguridad ciudadana, y que están siendo utilizados en diferentes operativos policiales de búsqueda, exploración, y persecución de delincuentes, no cuentan con un sistema idóneo de comunicación desde el aire con las unidades policiales en tierra.

Esta dificultad operativa complica mucho la identificación -desde el aire- del piloto a los patrulleros policiales, señala el General Alberto Jordán Brígnole. No es un dato menor. Para hacer más efectivo el patrullaje Aero-policial y la intervención y apoyo frente a un hecho delictivo, se requieren de adecuados niveles de comunicación radial aire-tierra, esto es entre los pilotos de helicópteros y los operadores de los vehículos policiales que intervienen en contra del delito. El comando policial ha tomado conocimiento de esta falencia y ha dispuesto que la unidad policial especializada en telemática y comunicaciones solucione esta dificultad.

Esta unidad, que es la Dirección de Telemática y Comunicaciones PNP, tiene que corregir el sistema de comunicación vigente (Central 105 y de Radio Patrulla), que no es compatible con los equipos radiales que portan los helicópteros policiales y los privados, informa el comandante PNP Manuel Asalde Revilla.

Se requiere, entonces, hacer más efectiva la comunicación aire-tierra. Una opción es emplear el sistema conocido como TETRA que, en prácticas

programadas, ya ha demostrado estar apto para reemplazar al vigente sistema de comunicación VHF, señala el comandante PNP Carlos Mendoza Rojas. Como complemento a esta propuesta, se debe tomar en cuenta en este proceso de adaptación radial la opinión y el aporte del personal de la Dirección de Aviación Policial, que sale al campo y conoce, perfectamente, los problemas a los que se enfrenta a diario.

También es importante -y esto no requiere de mucha tecnología- que los vehículos patrulleros lleven en la parte superior de sus carrocerías un número de identificación policial para que, con ello, puedan ser identificados desde el aire en operaciones aéreas que se estén llevando a cabo.

6. COMPARACION DE LA POLÍTICA DE USO DE HELICÓPTEROS PARA LA SEGURIDAD CIUDADANA ENTRE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ CON SU SIMILAR DE COLOMBIA.

La Policía Nacional de Colombia ha realizado, en el marco de su Plan Estratégico Anual (PEA), una serie de mejoras tecnológicas en lo que respecta a su política de combate contra la inseguridad Ciudadana. El gobierno colombiano ha priorizado de manera puntual este tema, otorgando a la aviación policial colombiana una serie de medios para brindar un servicio más eficiente y eficaz a la ciudadanía.

En una entrevista ofrecida a una conocida emisora televisiva de Colombia, el General Ricardo Restrepo, sub director de la Policía Nacional de Colombia, señaló: “La tecnología puede reemplazar en muchos casos los ojos de uno o muchos policías”.

Asimismo, el Mayor de la PNC, Wilmer Alexander Romero Correa, jefe de la Aviación Policial de la base de Guaymaral, mencionó que “la vigilancia helitransportada es una de las herramientas más utilitarias y sofisticadas que se utilizan en la actualidad para la seguridad”. Entre otras razones, mencionó que la señal en tiempo real que emiten los equipos instalados en los helicópteros permite otorgar imágenes de emergencias, auxilios y socorros para que puedan prestar el auxilio a tiempo.

Otro dato importante es que el Gobierno colombiano adquirió 4 helicópteros de la fábrica Bell Helicopter Textron, modelo 407 de fabricación estadounidense. Cada aeronave costó \$11'536,000.00, según información proporcionada por la Policía Nacional de Colombia en el transcurso de esta investigación.

Estas aeronaves colombianas están equipadas con los siguientes sistemas:

- i. Cartografía, que permite ver el mapa del terreno que se sobrevuela en tiempo real.
- ii. Radios Motorola APX modelo 7500, que permiten la comunicación entre la tripulación y los policías en tierra.
- iii. Sistema de visión diurna, nocturna e infra roja de alta definición, cámara y sensores de localización por condición térmica.
- iv. Luz de búsqueda de referencia con alcance de hasta más de 1,000 pies de altura.

Este modelo de helicóptero y patrullaje con los equipos antes mencionados, son modelos similares a los que existen en las ciudades de Los Ángeles y Nueva York, en los Estados Unidos. Con este equipo, la Policía Nacional Colombiana está combatiendo la delincuencia con mucho éxito, logrando una percepción positiva de los ciudadanos.

Hay que destacar, también, que de acuerdo con su Plan Estratégico Anual, la Aviación Policial colombiana cuenta con un “Centro Integral de Gestión Estratégica Aérea” ubicado en la ciudad de Bogotá, el cual posee un centro de operaciones aéreas equipado con pantallas de televisión en todo el contorno, equipos de seguimiento de aeronaves en tiempo real, equipos de comunicación radial aire-tierra con las unidades terrestres policiales para realizar la persecución, seguimiento y otros.

A la vez, ha creado el “Sistema Aéreo Remotamente Tripulados (SIART)”, (drones), esto para el apoyo de las unidades aéreas y terrestres, cuando su acceso a la zona de operación sea difícil. Cuando se necesita volar a baja altura, por ejemplo, o cuando se tienen que revisar zonas donde no es posible llegar con helicópteros, estos dispositivos no transportados pero que son operados por personal de la aviación policial colombiana cumplen su propósito.

Hay que agregar que, en complemento con estos significativos avances, la Aviación Policial Colombiana ha desarrollado un sistema de patrullaje aéreo en cuadrantes aéreos, que permite inmediatez y toma de decisiones inmediatas.

Los patrullajes aéreos de la Policía Nacional Colombiana, con los nuevos helicópteros adquiridos para la seguridad ciudadana, empezaron a operar en diciembre de 2016 en Bogotá y a partir del mes de febrero de 2017 en Medellín, Cali y Barranquilla, que son las ciudades de mayor importancia en Colombia.

En contraste, la Aviación de la Policía Peruana no se encuentra a la altura de la Aviación Policial Colombiana, dado que no posee un adecuado equipamiento de los helicópteros EC-145. No todos los cinco helicópteros adquiridos poseen la cámara “Wescam” (FLIR) de rayos infra rojos diurno y nocturno (solamente dos de estos aparatos la poseen).

No solo eso. Los equipos de comunicación aire-tierra no son compatibles con los que usan los vehículos patrulleros, algo que sí ha previsto la policía colombiana.

Los helicópteros peruanos tampoco se encuentran equipados con el programa “Fly Explorer”, que es un software de monitoreo en tiempo real que permite establecer la ubicación, posición, altura, velocidad, rumbo y otros puntos de interés. Además, no cuenta con una sala de comando y control, en donde se pueda monitorear, ubicar y realizar la persecución de personas o vehículos sospechosos. Dicho sistema, ofrece a la tripulación la ubicación exacta sobre el terreno; vale decir es un sistema que otorga información de los distritos, calles, cuadras, intersecciones de avenidas y otros. En resumen, la

experiencia colombiana ofrece algunas ideas que podrían ser implementadas en el Perú.

CAPITULO III

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. CONCLUSIONES

La lucha contra la inseguridad ciudadana en el Perú, considerada como una política pública por los gobiernos nacionales, regionales y locales, requiere contar con innovación y nuevas estrategias operativas. Una importante alternativa es la implementación de helicópteros para el patrullaje aéreo policial por las bondades explicadas, entre otras: su versatilidad, cobertura, rapidez para llegar a la escena del crimen, su inmediatez para atender emergencias y realizar evacuaciones médicas, traslado de efectivos policiales y por el impacto psicológico que genera en un delincuente ser perseguido con equipos de esa naturaleza.

La Policía Nacional del Perú, a través de su Dirección de Aviación Policial, cuenta con personal capacitado para pilotear los helicópteros EC-145 que el Estado adquirió el año 2013, pero su uso no ha sido exclusivo para tareas de lucha a favor de la seguridad ciudadana, porque se les asigna en apoyo a operaciones contra el tráfico ilícito de drogas, minería ilegal y el terrorismo, a pesar de que no están dotados con los medios y sistemas de seguridad necesarios para esos fines.

Como resultado de las opiniones y experiencias de ex – directores de la Dirección de Aviación Policial, así como de destacados pilotos policiales de helicópteros, se conoció que el gobierno nacional, a través del Ministerio del Interior y como parte del Plan Estratégico Institucional para la Policía Nacional del Perú con miras al año 2,021, ha contemplado la compra de aeronaves de ala rotatoria, entre ellos 3 helicópteros Eurocopter AS350, 2 helicópteros MI-17 y 6 helicópteros H125 AIR BUSS, que serán destinados a operaciones rurales y urbanas. Todavía es una incógnita si esta compra procederá. También se sabe que el Gobierno Regional de Lima recientemente aprobó un proyecto de inversión pública para la adquisición de dos aeronaves de ala rotatoria que servirían para la lucha a favor de la seguridad ciudadana. Dicho proyecto, a la fecha, se encuentra en vías de ejecución.

Mientras esto ocurre, los ex directores de aviación policial, instructores y los actuales pilotos aviadores policiales coinciden en que para aprovechar mejor los helicópteros con los que se cuenta se deben superar y solucionar deficiencias técnicas y logísticas.

Es necesario descentralizar la cobertura del servicio que ofrecen los helicópteros. Para eso se necesita disponer, claro está, de un mayor número de aeronaves y puntos para su abastecimiento de combustible, así como de instalaciones que permitan albergar al personal que participe en las operaciones aéreas, para, de esta manera, cubrir el área territorial de Lima y el Callao y progresivamente todo el territorio nacional.

Si bien es cierto, que el problema de la nula comunicación aire-tierra entre helicópteros y vehículos patrulleros ha sido atendida parcialmente por técnicos de la Dirección de Aviación Policial que adecuaron el sistema radial, este trabajo aún no ha concluido. Además, son contados los patrulleros policiales, que tienen número de identificación policial en sus techos, lo que ayudaría a una mejor coordinación.

Debe decirse que la infraestructura de la ciudad de Lima (y casi todas las ciudades grandes del país) muestra calles llenas de cables de telefonía, internet y otros, que aparte de no permitir el aterrizaje de los helicópteros constituyen un serio peligro para la vida de los pilotos y de los ciudadanos civiles, toda vez que las hélices pueden enredarse fácilmente y provocar caídas caer a tierra sin control.

2. RECOMENDACIONES

Si el Estado destina esfuerzos para mejorar los niveles de seguridad ciudadana, es algo que siempre va a ser bien recibido por la ciudadanía. Por ejemplo, se pueden crear convenios entre el Ministerio del Interior y los gobiernos regionales y locales, para que, por cooperación interinstitucional, con ayuda de los presupuestos de estas autoridades civiles, se adquieran nuevos helicópteros y se financie su mantenimiento. La Policía Nacional del Perú, a través de la Dirección de Aviación Policial, facilitaría a sus pilotos policiales y operadores, haciendo un binomio perfecto para luchar en favor de la seguridad ciudadana, inicialmente en Lima y Callao, y progresivamente en todo el país. En esta clase de políticas, es muy importante la coordinación entre las instituciones del Estado.

En dichos convenios se podrían establecer cláusulas que contemplen la formación de nuevos pilotos operadores de helicópteros. Los existentes apoyan en las diferentes misiones aéreas en las ciudades a nivel nacional, pero resulta conveniente formar nuevos valores en una especialidad que es muy exigente en su aprendizaje porque demanda un alto riesgo y muchas horas de vuelo, además de dedicación exclusiva. Cabe señalar que los pilotos policiales son reconocidos internacionalmente por sus altos estándares de capacidad y pericia.

La Policía Nacional del Perú debería tomar como ejemplo las medidas y estrategias que ha tenido a bien realizar la Policía de Colombia en favor de su aviación, equipándola con tecnología y equipos.

En ese sentido, se debería implementar un centro integral de gestión estratégica aérea ubicado en la ciudad de Lima, el cual posea un centro de operaciones aéreas equipado con pantallas de televisión en todo el contorno, equipos de seguimiento de aeronaves en tiempo real, equipos de comunicación radial aire-tierra con las unidades terrestres policiales para realizar la ubicación, persecución, seguimiento y otros. Eso funciona actualmente en Colombia.

BIBLIOGRAFÍA

ALEMÁN, Emilio

1990 *Hacia una óptima descentralización y expansión aérea de la Policía Nacional del Perú*. Lima: PNP

BÉCKER, Gary

1995 *Origen de un problema público*. Reino Unido: Cambridge University Press.

BORJA, Jordy

2000 *Ciudadanía y espacios públicos en laberintos urbanos en América Latina*. Ecuador: ABYA-YALA.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

2016 *Decreto Legislativo N° 1148*. Ley de la Policía Nacional del Perú. 11 de diciembre de 2012.

DIARIO EL COMERCIO (I)

2016 *artículo del 6 de noviembre de 2013*.

<http://elcomercio.pe/>

DIARIO EL COMERCIO (II)

Artículo del 29 de diciembre de 2013.

<http://elcomercio.pe/>

DIARIO PERÚ 21

2016 *Artículo del 19 de octubre de 2012*.

<http://peru21.pe/>

GILCHRIST, Valerie y WILLIAMS, Robert

1999. "Key informant interviews", en Crabtree, Benjamin y Miller, William (eds.), *Doing qualitative research*, London, Sage, pp.71–88.

HUMET, Joan

1994 *Las políticas públicas. Análisis de Políticas Públicas y Eficacia de la Administración* (3era. Ed.). Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública.

KUMAR, Nirmalya; STERN, Louis W.; ANDERSON, James C.

1993. "Conducting interorganizational research using key informants", *The Academy of Management Journal*, vol.36, núm.6, pp.1633–1651.

LANDÁEZ, Nelly

2006 *La inseguridad ciudadana como problema público*. Venezuela, Carabobo.

MARSHALL, M. N.

1996. "The key informant technique", *Family Practice*, vol. 13, núm.1, pp.92–97.

OLAVARRÍA, Mauricio

2007 *Etapas de la evaluación de la Política Pública*. Santiago: Editorial Universitaria

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

2008 *Procedimientos de la Dirección de Aviación Policial*. Lima: PNP Directiva 22-24.

POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA

2015 *Plan estratégico anual PNC*.

RADIO PROGRAMAS DEL PERU

2016 *Fecha de Consulta: 24 de noviembre del 2015*.

<http://rpp.pe/>

ROTH, Andre-Roel

2006 *Políticas Públicas: Formación, implementación y Evaluación*. Bogotá:

Aurora.

SEIDLER, John

1974. "On using informants: A technique for collecting quantitative data and controlling measurement error in organization analysis", *American Sociological Review*, vol.9, núm.6, pp.816–825.

TREMBLAY, Marc–Adelard

1957 "The key informant technique: A nonethnographic application", *American Anthropologist*, vol.59, núm.4, pp.688–701.

IVES MENY, THOENING J.

(1992) *Las políticas públicas*. ARIEL S.A Ciencia Política, 1° ed.

LAHERA, EUGENIO.

(2002), *"Introducción a las políticas públicas"*. Santiago: Fondo de Cultura Económica.

LAHERA, EUGENIO.

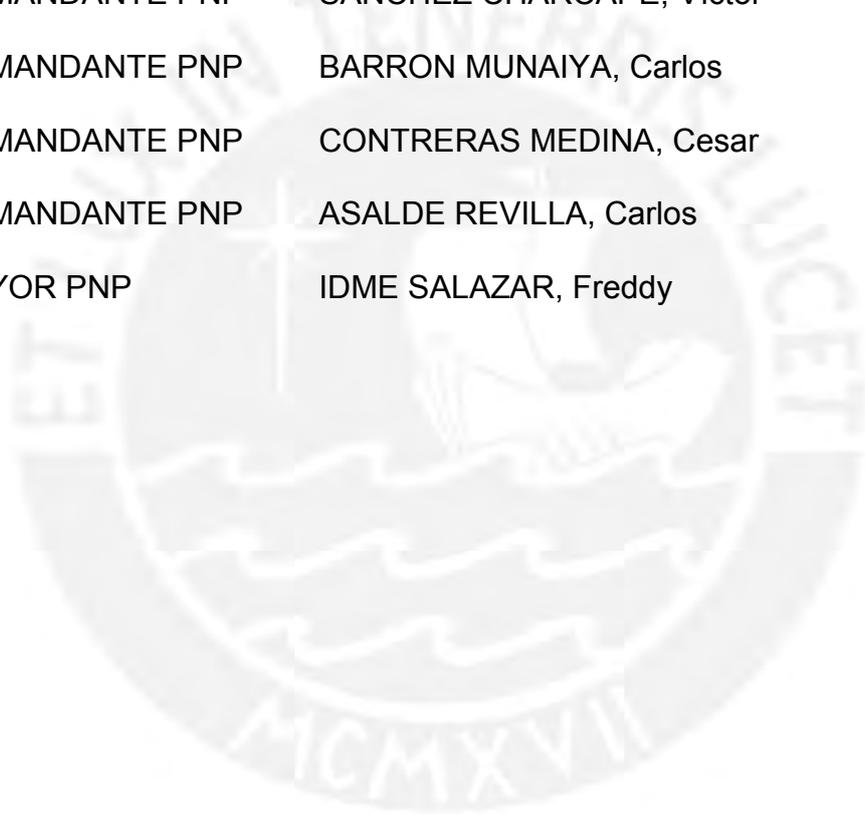
(2004) *Política y políticas públicas*. CEPAL.

FUENTES VIRTUALES

- revistas.uexternado.edu.co/index.php/opera/article/viewFile/774/733
- Radio Programas del Perú. 24 de noviembre del 2015. Recuperado de <http://rpp.pe/>
- Diario El Comercio. 6 de noviembre de 2013. Recuperado de <http://elcomercio.pe/>
- Diario El Comercio. 29 de diciembre de 2013. Recuperado de <http://elcomercio.pe/>
- Diario Perú 21. 19 de octubre de 2012. Recuperado de <http://peru21.pe/>
- Diario PERU 21.PE; viernes 19 de octubre del 2012 | 19:20
- Políticas Públicas: Formulación, Implementación y Evaluación, Bogotá, Aurora. 2006.
- “Hacia una óptima descentralización y expansión aérea de la Policía Nacional del Perú” Áleman Zigner; Emilio, 1990

EXPERTOS ENTREVISTADOS

TNTE. GENERAL ®	TISOC LINDLEY, José
GENERAL PNP ®	JORDAN BRÍGNOLE, Alberto
CORONEL PNP	REJAS ALBUJAR, Donald
CORONEL PNP	GINES SILVA, Roldan
COMANDANTE PNP	MENDOZA ROJAS, Carlos
COMANDANTE PNP	SANCHEZ CHARCAPE, Víctor
COMANDANTE PNP	BARRON MUNAIYA, Carlos
COMANDANTE PNP	CONTRERAS MEDINA, Cesar
COMANDANTE PNP	ASALDE REVILLA, Carlos
MAYOR PNP	IDME SALAZAR, Freddy



ANEXOS ILUSTRATIVOS

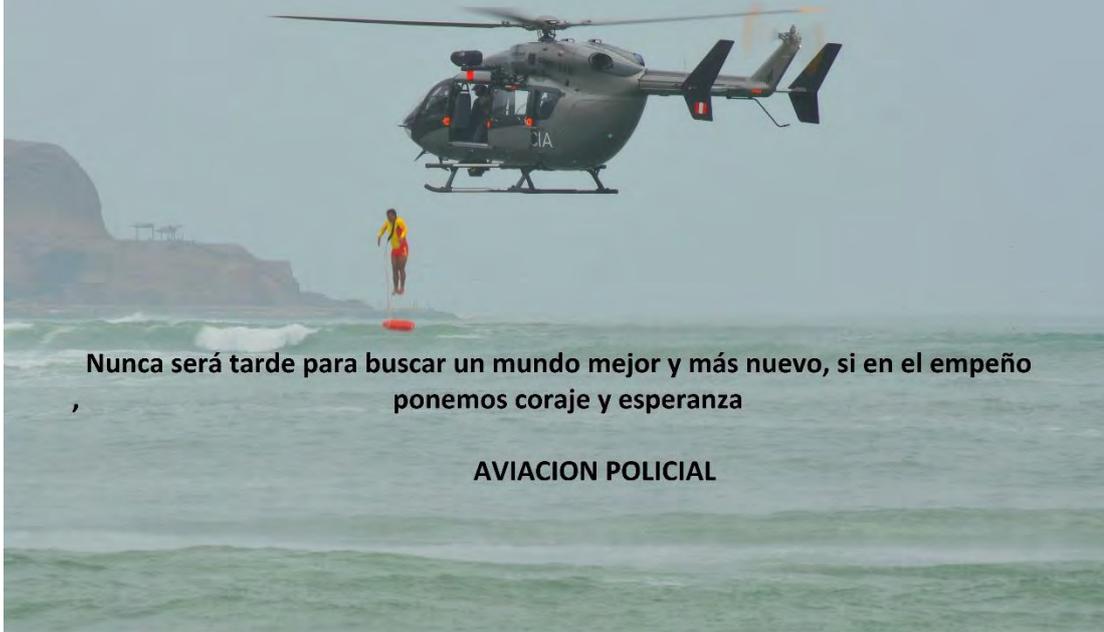








ANGELES QUE CUIDAN TU VIDA



**Nunca será tarde para buscar un mundo mejor y más nuevo, si en el empeño
ponemos coraje y esperanza**

AVIACION POLICIAL



*Mi vocación salvar vidas
Mi oficio garantizar el orden
Mi placer promover la paz
Mi mayor desafío ser justo
Mi recompensa tu reconocimiento...*



