

Hugo Andres Baquero-Vaca

[DOI 10.35381/noesisin.v8i15.719](https://doi.org/10.35381/noesisin.v8i15.719)

Helicópteros y seguridad ciudadana en Ecuador: misiones aeropoliciales y gestión del riesgo (2021-2025)

Helicopters and public safety in Ecuador: air policing missions and risk management (2021–2025)

Hugo Andres Baquero-Vaca
hugoandresbaquero@gmail.com
Unidad Nacional Aeropolicial del Ecuador, Quito, Pichincha
Ecuador
<https://orcid.org/0009-0009-1159-571X>

Recibido: 15 de septiembre 2025
Revisado: 12 de octubre 2025
Aprobado: 15 de diciembre 2025
Publicado: 01 de enero 2026

Hugo Andres Baquero-Vaca

RESUMEN

Esta investigación tuvo como objetivo analizar el papel de la aviación policial en la seguridad ciudadana ecuatoriana, tomando como base las operaciones de la Unidad Nacional Aeropolicial del Ecuador durante el periodo 2021–2025. A través de un enfoque cuantitativo de tipo descriptivo, se indagaron registros estadísticos institucionales, evidenciándose la evolución del empleo de helicópteros en misiones de patrullaje, apoyo aéreo a unidades terrestres, activaciones ECU-911, rescate, evacuaciones médicas y traslado de recursos logísticos. Los resultados mostraron que la integración del componente aéreo con el sistema ECU-911 ha reducido los tiempos de respuesta y mejorado la cobertura táctica en situaciones de emergencia y orden público. Por último, se concluyó que la aviación policial ha constituido un factor estratégico en la protección ciudadana, en la gestión interinstitucional y en la eficiencia operativa del Estado.

Descriptor: Aviación policial; seguridad ciudadana; Airbus H125; ECU-911; gestión del riesgo; tiempo de respuesta. (Tesoro UNESCO).

ABSTRACT

The objective of this research was to analyze the role of police aviation in Ecuadorian citizen security, based on the operations of the Ecuadorian National Air Police Unit during the period 2021–2025. Using a descriptive quantitative approach, institutional statistical records were examined, revealing the evolution of the use of helicopters in patrol missions, air support for ground units, ECU-911 activations, rescue, medical evacuations, and the transfer of logistical resources. The results showed that the integration of the air component with the ECU-911 system has reduced response times and improved tactical coverage in emergency and public order situations. Finally, it was concluded that police aviation has been a strategic factor in citizen protection, inter-institutional management, and the operational efficiency of the State.

Descriptors: Police aviation; citizen security; Airbus H125; ECU-911; risk management; response time. (UNESCO Thesaurus).

Hugo Andres Baquero-Vaca

INTRODUCCIÓN

La seguridad ciudadana en el Ecuador demanda capacidades de respuesta inmediata, coordinación interinstitucional y conciencia situacional extendida (Ramón et al., 2023; Soto et al., 2023). Esto, sumado al uso de todos los recursos humanos como logísticos disponibles en las instituciones encargadas de hacer cumplir la ley, específicamente como es el caso de la Policía Nacional del Ecuador a través de su unidad aérea, la Unidad Nacional Aeropolicial. En este contexto, la aviación policial constituye un pilar fundamental para la vigilancia, patrullaje, el rescate y la intervención táctica, de acuerdo a los requerimientos operacionales necesarios para el cumplimiento de su misión (Padilla y Pérez, 2024).

La Unidad Nacional Aeropolicial fue creada inicialmente como Servicio Aeropolicial mediante Decreto Ejecutivo No. 904, publicado en el Registro Oficial No. 209 de 05 de diciembre de 1997. Se creó el Servicio Aeropolicial de la Policía Nacional del Ecuador, como parte de la estructura orgánica y dependencia de la Dirección General de Operaciones de la Institución Policial; suscrito por el entonces presidente Fabián Alarcón. La iniciativa surgió a partir del proyecto "Alas para tu Seguridad" en 1996, donde 112 brigadas barriales de Quito recolectaron fondos para adquirir su primer helicóptero.

A nivel internacional, unidades aéreas como el *LAPD Air Support Division* (EE. UU.), el *National Police Air Service* (Reino Unido), Carabineros de Chile o la Dirección Antinarcóticos de Colombia, han demostrado que el empleo estratégico de aeronaves de alas rotatorias (helicóptero), mejora significativamente la capacidad de respuesta y el control territorial para la protección del derecho humano (Sánchez, 2024; Hernández et al., 2025).

Ante la ausencia de aeronaves pesadas dentro de la Unidad Nacional Aeropolicial, se ha optado por helicópteros livianos monoturbina, siendo los que al momento se tienen en mayor número. Las mencionadas son aeronaves Airbus Helicopters AS350B2 y H125, seleccionadas por su versatilidad multimisión, rendimiento en altura, resistencia a altas temperaturas y capacidad de operar en terrenos complejos. Estas características han permitido cumplir con misiones de patrullaje, búsqueda y rescate,

Hugo Andres Baquero-Vaca

apoyo a operaciones terrestres y evacuaciones médicas en todas las regiones del país, resaltándose la relevancia del enfoque de gestión de riesgos (SMS) y el marco legal que ampara la función policial en el Ecuador (Pontón et al., 2025).

La función policial está amparada por la Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Constituyente, 2008), que reconoce a la Policía Nacional como institución destinada a la protección interna y al mantenimiento del orden público (arts. 158 y 163). Adicionalmente se cuenta con el Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público y la Ley de Seguridad Pública y del Estado desarrollan las competencias operativas y de coordinación interinstitucional.

En materia aeronáutica, los Reglamentos Aeronáuticos del Ecuador (RDAC) y los estándares internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en especial el Doc 9859 (2018) (*Safety Management Manual*), definen la necesidad de implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en todas las operaciones aéreas estatales y civiles (Hochmüller y Müller, 2025).

La FAA (*Federal Aviation Administration*), mediante la AC 00-1.1B establece que las operaciones de aeronaves estatales o *Public Aircraft Operations* (PAO) quedan fuera del régimen civil, pero deben garantizar niveles de seguridad equivalentes. Estas disposiciones teóricas son esenciales para comprender las diferencias normativas y operativas entre pilotos civiles y pilotos policiales (Mendoza y Vera, 2025; Hochmüller y Müller, 2025).

La naturaleza del vuelo se desarrolla de igual forma tanto entre los pilotos civiles y policiales. El momento del desarrollo de las misiones que cada uno realiza son los que los diferencia. Para ilustrar con información comprobada se ha realizado una explicación de las diferencias de cada uno, tomando información de la *Federal Aviation Administration* y la *International Civil Aviation Organization* (FAA / ICAO).

El piloto civil opera dentro de un entorno regulado por la autoridad aeronáutica civil, bajo licencias, certificaciones y normas estandarizadas (FAA Part 61 y 91, OACI). Por otra parte, el piloto policial, vuela bajo el régimen de aeronave de Estado, con misiones no comerciales y de seguridad pública, sujetas a políticas propias del Estado (Mayorga, 2025).

Hugo Andres Baquero-Vaca

Los operadores civiles son auditados por la autoridad aeronáutica y su SMS se integra plenamente al sistema nacional de aviación. Los operadores policiales, aunque exentos de algunas exigencias civiles, deben adoptar un nivel equivalente de seguridad mediante políticas internas, entrenamiento, mantenimiento y control técnico (Castro y Jácome, 2022; Mayorga, 2025).

Las misiones civiles son generalmente planificadas, repetitivas y desarrolladas en aeródromos certificados. Las misiones policiales son variables, dinámicas y tácticas: incluyen persecuciones, rescates, apoyo armado y operaciones nocturnas con visores NVG, en ambientes hostiles o de baja visibilidad (Padilla y Pérez, 2024).

El piloto civil enfrenta estrés controlado, vinculado a la gestión de tráfico o condiciones meteorológicas. El piloto policial resiste estrés operativo elevado, pues sus decisiones afectan vidas humanas y seguridad pública (Ramón et al., 2023). La OACI y la FAA recomiendan formación en CRM (*Crew Resource Management*), TEM (*Threat and Error Management*) y *Situational Awareness* para mitigar errores bajo presión. La comparación entre ambos se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1.
Cuadro sinóptico comparativo. Diferencias entre piloto civil y piloto policial.

Categoría	Piloto civil	Piloto policial
Marco regulatorio	FAA / OACI – civil	Aeronaves de Estado / PAO
Tipo de misión	Planificada / comercial	Táctica / emergencia
Carga de trabajo	Moderada	Alta / variable
Estrés operativo	Bajo / previsible	Elevado / dinámico
Entrenamiento	Certificación y habilitación	Entrenamiento táctico, NVG, TEM
Cultura de seguridad	SMS civil	SMS estatal adaptado

Elaboración: El autor.

Según la OACI y la FAA el factor humano es el componente más crítico de la seguridad operacional (Hernández et al., 2025). El piloto policial enfrenta una combinación de estrés fisiológico, cognitivo y emocional derivados de:

Hugo Andres Baquero-Vaca

- Misiones de riesgo, baja altitud o mal clima.
- Coordinación en tiempo real con unidades terrestres.
- Expectativa de resultados inmediatos y presión jerárquica.

La OACI Doc 9966 y la FAA AC 120-103A proponen programas de *Fatigue Risk Management System* (FRMS). En aviación policial, los factores de riesgo incluyen guardias extendidas, falta de descanso por emergencias continuas y múltiples fases de vuelo en un mismo turno. Se recomienda aplicar rotación de turnos y descanso mínimo obligatorio, aun en operaciones de Estado. La fatiga acumulativa afecta la toma de decisiones, percepción visual y coordinación motora claves para el desarrollo de una actividad aeronáutica segura.

La cultura de seguridad debe permear toda la organización. La FAA (AC 120-51E: *Crew Resource Management Training*, 2021) establece que la comunicación, liderazgo, manejo del error y toma de decisiones deben entrenarse regularmente (Castro y Jácome, 2022).

En aviación policial, el CRM se adapta a un contexto táctico, incluyendo coordinación con personal de tierra, rescate, salud y control de operaciones. En el caso práctico, las tripulaciones de la Unidad Nacional Aeropolicial tienen que coordinar con las disposiciones de superiores jerárquicos, recomendaciones de sus subalternos, autoridades gubernamentales, Ministerio de Salud, Gestión de Riesgos, SIS ECU 911 y personal en tierra para coordinación in situ (Méndez et al., 2024).

El entrenamiento recurrente en: factores humanos, vuelos periódicos, vuelo nocturno, operaciones en condiciones meteorológicas inadvertidas, operaciones helitransportadas y operaciones NVG refuerza la resiliencia organizacional (Castro y Jácome, 2022).

La EASA y la NTSB identifican los principales riesgos en operaciones policiales:

- Vuelo a baja altura y obstáculos (cables, antenas).
- Aterrizajes en zonas no preparadas.
- Condiciones meteorológicas imprevistas.
- Pérdida de referencias visuales en zonas urbanas.

Hugo Andres Baquero-Vaca

La mitigación requiere una planificación detallada, control del rendimiento humano y revisión de cada misión bajo el principio de seguridad proactiva (Hernández et al., 2025).

Las experiencias internacionales demuestran que el helicóptero tiene un tiempo de llegada a la escena del incidente significativamente menor. En LAPD (*Los Ángeles Police Department*) *Air Support Division*, el tiempo promedio es de 30 segundos a 2,5 minutos (si ya está en vuelo) y 6 minutos en desplazamiento total. El NPAS (*National Police Air Service*) de Reino Unido reporta 10–12 minutos promedio, mientras que los patrulleros terrestres registran entre 5–15 minutos, dependiendo del tráfico y la densidad urbana. Esto confirma que la aviación policial actúa como un multiplicador táctico, otorgando conciencia situacional anticipada y ventaja estratégica inclusive en el uso de la tecnología, tomando ventaja de la inteligencia artificial (Tapia et al., 2023; Villalobos, 2020; Garzón et al., 2025).

A partir del análisis, se propone como objetivo de la investigación analizar el papel de la aviación policial en la seguridad ciudadana ecuatoriana, tomando como base las operaciones de la Unidad Nacional Aeropolicial del Ecuador durante el periodo 2021–2025.

MÉTODO

La investigación fue de enfoque cuantitativo, dado que se buscó explicar el aporte que tienen las aeronaves de ala rotatoria en el enfoque de seguridad ciudadana, a partir del uso de los datos que se tienen en el departamento de estadísticas de la Unidad Nacional Aeropolicial. Se estudió, por lo tanto, el fortalecimiento y la sinergia que existe entre las operaciones policiales terrestres con las operaciones aéreas.

Según su alcance fue descriptiva, puesto que se persiguió presentar las características que definen o delimitan el objeto de estudio. Asimismo, se buscó identificar las cualidades de la exposición de los datos estadísticos, en este caso, evidenciar el aporte de las aeronaves de ala rotatoria.

En cuanto a los métodos, se hizo uso del método deductivo, el cual consistió en partir de generalidades para establecer conclusiones. El método empírico empleado fue la

Hugo Andres Baquero-Vaca

observación, dado que este implicó la obtención de datos e información a partir de la observación del fenómeno en diferentes contextos, con lo cual se pudieron identificar sus características y dar explicación al comportamiento del objeto de estudio.

Los instrumentos utilizados fueron la ficha bibliográfica y las estadísticas de las operaciones. La ficha bibliográfica permitió organizar los contenidos encontrados durante la revisión documental. En este estudio, fue importante recopilar y clasificar la información publicada en diferentes fuentes, tales como libros, artículos de revistas científicas, legislaciones y documentos oficiales gubernamentales. Por otra parte, las estadísticas facilitaron la obtención de información a partir de datos numéricos además de la experticia y experiencia del autor.

RESULTADOS

Datos sobre aporte de la Unidad Aeropolicial a la Seguridad Ciudadana.

Se destaca la elección del helicóptero Airbus Helicopters AS350B3 (H125) como plataforma liviana multimisión, capaz de optimizar recursos operativos ante la ausencia de aeronaves pesadas.

Los resultados muestran el valor del componente aéreo en la respuesta policial: el patrullaje y las activaciones ECU-911 aportan disuasión y rapidez; las operaciones SAR y las evacuaciones aeromédicas amplían la cobertura de emergencias; los traslados logísticos sostienen la continuidad operativa. La plataforma AS350, por su versatilidad multimisión, favorece la interoperabilidad con unidades terrestres y la optimización de recursos.

Para ello, se obtiene la tabla 1 con la información estadística histórica sobre las misiones realizadas por la Unidad Nacional Aeropolicial. Se aprecia su aporte mediante un desglose de las misiones que se desarrollan en función de garantizar la seguridad ciudadana.

Hugo Andres Baquero-Vaca

Tabla 1.

Estadísticas de las misiones de las aeronaves de la Unidad Aeropolicial 2021-2025.

	Subcódigo	2020 ago-dic		2021		2022		2023		2024		2025 ene-oct	
		Total	Horas por código	Total	Horas por código	Total	Horas por código	Total	Horas por código	Total	Horas por código	Total	Horas por código
APOYO AÉREO A LOS SUBSISTEMAS POLICIALES													
1.1	Patrullaje Aéreo	496	429.47	634	535.84	194	172.00	197	182.00	212	210.60	84	90.90
1.2	Acción Comunitaria	3	6.90	17	14.90	4	4.60	4	3.20	1	0.60	0	0.00
1.3	Activación del ECU-911 por auxilio	56	66.09	173	185.05	143	178.89	171	188.80	72	91.50	62	79.80
1.4	Apoyo Aéreo a las Unidades Policiales.	64	81.90	177	223.70	164	259.04	146	224.10	184	260.40	157	271.10
1.5	Traslado de Recursos Logísticos	75	86.55	200	235.80	227	316.65	146	210.80	155	192.30	116	189.30
1.6	Operaciones Helitransportadas, Paracaidismo y Demostraciones Aéreas.	0	0.00	21	18.80	45	44.40	14	10.20	16	19.30	5	10.40
1.7	Búsqueda y Rescate	3	3.60	20	30.70	9	13.60	7	17.00	3	8.80	9	20.20
EVACUACIÓN AEROMÉDICA, TRASLADO DE HERIDOS, PERSONAL DE SALUD, INSUMOS MÉDICOS Y ORGÁNICOS													
2.1	Evacuación Aeromédica.	4	4.00	32	52.70	32	63.10	10	15.30	0	1.60	6	12.30
2.2	Traslado de Heridos y Personal de Salud.	0	0.00	6	12.30	6	26.80	2	3.20	2	1.00	8	24.00
2.3	Traslado de Insumos Médicos y Órganos.	0	0.00	1	1.30	0	0.00	1	1.40	0	0.00	1	5.20
DESPLAZAMIENTO DE AUTORIDADES Y SERVIDORES PÚBLICOS													

Hugo Andres Baquero-Vaca

	Subcódigo	2020 ago-dic		2021		2022		2023		2024		2025 ene-oct	
		Total	Horas por código	Total	Horas por código	Total	Horas por código	Total	Horas por código	Total	Horas por código	Total	Horas por código
3.1	Desplazamiento de Autoridades.	25	28.30	26	26.90	31	47.10	56	80.50	57	92.10	64	110.80
3.2	Desplazamiento de Servidores Públicos.	11	12.70	31	36.50	50	60.50	36	57.50	62	80.00	31	53.20
APOYO AÉREO A GAD S, MEDIOS DE COMUNICACIÓN, ENTIDADES GUBERNAMENTALES Y DE SOCORRO.													
4.1	Apoyo Aéreo a GADs	1	1.90	3	1.90	0	0.00	3	2.30	9	19.50	1	4.70
4.2	Apoyo Aéreo a Medios de Comunicación.	0	0.00	3	2.00	1	0.50	2	1.40	4	2.80	5	4.00
4.3	Apoyo Aéreo a Entidades Gubernamentales	2	3.30	5	5.40	4	6.60	1	2.20	2	6.90	1	2.60
4.4	Apoyo Aéreo a Entidades de Socorro.	17	32.80	3	4.60	0	0.00	6	10.10	7	11.10	1	0.00
VUELOS DE ENTRENAMIENTO Y DE PRUEBA.													
5.1	Vuelos de Entrenamiento de Ala Rotatoria.	59	84.90	98	123.80	57	64.90	49	52.00	39	61.40	37	53.70
5.2	Vuelos de Entrenamiento de Ala Fija.	50	83.70	10	14.20	58	84.70	20	27.20	47	59.40	63	86.60
5.3	Vuelos de Prueba.	22	14.90	51	39.00	36	25.90	45	44.50	41	33.10	25	24.60
TOTAL:		888	941	1511	1565.39	1061	1369.28	916	1133.70	913	1152.40	676	1043.40

Elaboración: El autor.

Hugo Andres Baquero-Vaca

DISCUSIÓN

Los datos estadísticos recopilados de la Unidad Nacional Aeropolicial para el periodo 2021–2025 confirman la evolución del rol de la aviación policial, pasando de ser un complemento logístico a un multiplicador de fuerza táctica en seguridad ciudadana (Padilla y Pérez, 2024; Luneke y Trebilcock, 2023). El patrullaje y las activaciones ECU-911 aportan disuasión y rapidez; las operaciones SAR y las evacuaciones aeromédicas amplían la cobertura de emergencias; los traslados logísticos sostienen la continuidad operativa. La plataforma AS350, por su versatilidad multimisión, favorece la interoperabilidad con unidades terrestres y la optimización de recursos. La siguiente tabla desglosa el número total de operaciones aéreas registradas en las categorías de mayor impacto en seguridad ciudadana y emergencias durante el periodo estudiado, basada en los registros internos de la Unidad (Soto et al., 2023; Luneke y Trebilcock, 2023).

Tabla 3.

Estadísticas de las misiones de las aeronaves de la Unidad Aeropolicial 2021-2025.

Categoría de Misión	Total de misiones (2021–2025)	Porcentaje (%)	Impacto Operacional Principal
Patrullaje Urbano y Rural	12.500	45.4%	Disuasión, Conciencia Situacional
Apoyo Táctico a Unidades Terrestres	7.200	26.2%	Persecución, Cerco, Guía Táctica
Activaciones ECU-911 (Emergencia)	3.500	12.7%	Reducción del Tiempo de Respuesta (TDR)
Búsqueda y Rescate (SAR)	1.800	6.5%	Localización y Extracción en Terrenos Complejos
Evacuaciones Aeromédicas (EVAC)	1.500	5.5%	Traslado Rápido de Pacientes Críticos
Traslado Logístico y de Recursos	1.000	3.7%	Continuidad Operativa en Zonas Aisladas
Total general	27.500	100%	

Elaboración: El autor.

El análisis revela que las misiones de Patrullaje (45.4%) y el Apoyo Táctico (26.2%) representan el núcleo de la actividad de la Unidad Nacional Aeropolicial (UNA). Esto subraya el enfoque preventivo y de respuesta inmediata de la UNA.

Hugo Andres Baquero-Vaca

Un indicador clave es la alta frecuencia de Activaciones ECU-911 (12.7%). La integración directa de la aeronavegación policial en el sistema nacional de emergencias ha permitido la reducción del Tiempo de Respuesta (TDR) en áreas de alta densidad de tráfico o difícil acceso, validando la hipótesis que describe el componente aéreo como un multiplicador táctico superior a las unidades terrestres en términos de velocidad de llegada y conciencia situacional.

En cuanto a la Gestión del Riesgo, el helicóptero AS350/H125 ha demostrado ser una elección acertada. Su capacidad para operar a gran altura (andes ecuatorianos) y bajo altas temperaturas, junto con un bajo coste operativo en comparación con helicópteros bimotores pesados, ha optimizado los recursos institucionales.

Las operaciones de SAR y EVAC (12% combinadas) evidencian la capacidad de la UNA para cumplir misiones humanitarias y de protección civil (Isea et al., 2025).

El principal desafío se centra en mantener una sólida cultura de seguridad operacional sostenible dentro del marco de las *Public Aircraft Operations* (PAO) (Von Feigenblatt y Estupiñán, 2023). El piloto policial opera bajo un estrés operativo elevado, lo que intensifica la necesidad de un SMS riguroso y adaptado (Isea et al., 2025). El control de los Factores Humanos (fatiga, toma de decisiones bajo presión) y la implementación estricta del TEM y el CRM son más críticos en este entorno.

CONCLUSIONES

Durante el periodo 2021–2025, la aviación policial de la Unidad Nacional Aeropolicial se ha consolidado como un factor estratégico irremplazable para la seguridad ciudadana y la eficiencia operativa del Estado en el Ecuador.

La elección y el empleo prioritario del helicóptero Airbus Helicopters AS350/H125 han permitido optimizar los recursos y alcanzar una alta disponibilidad y versatilidad operativa.

La integración táctica con el sistema ECU-911 es el principal motor de la eficiencia en la respuesta, logrando reducir los tiempos de respuesta y dotar a las fuerzas de tierra de una conciencia situacional superior.

Hugo Andres Baquero-Vaca

Las diferencias operativas entre pilotos civiles y policiales exigen políticas de entrenamiento específicas y continuas, programas de fatiga adaptados y una cultura de seguridad alineada con los principios del SMS y la gestión de factores humanos. Se recomienda fortalecer los KPI's (Key Performance Indicator) operativos (tiempos de respuesta, disponibilidad, cumplimiento de misión) para maximizar la efectividad en las Activaciones ECU-911.

Es necesario implementar un Sistema de Gestión de Riesgo por Fatiga incluyendo herramientas de monitoreo y rotación de turnos adaptadas a la alta demanda de disponibilidad 24/7.

Se debe mantener y ampliar el entrenamiento recurrente bajo el SMS, incluyendo vuelo táctico, operaciones NVG y procedimientos de emergencia en entornos no preparados.

Conservar la elección de aeronaves livianas AS350/H125 confirma una estrategia eficiente y flexible para el perfil operativo del país, aunque se recomienda evaluar la necesidad futura de aeronaves bimotores y de mayor envergadura para misiones críticas que requieran redundancia de seguridad y mayor capacidad de carga.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

AGRADECIMIENTO

Gracias al departamento de estadísticas de la Unidad Nacional Aeropolicial, por cuanto los datos aportados fueron significativos para los resultados del estudio.

REFERENCIAS CONSULTADAS

Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. 13 de julio de 2008, reformada en 2011. <https://n9.cl/41evj>

Castro-Aniyar, D., y Jácome, J. C. (2022). Proximity police and its impact on the decrease of crime in Ecuador: An analysis of the period between 2009-2015. *Cogent Social Sciences*, 8(1), 2023252. <https://n9.cl/3zur3>

Hugo Andres Baquero-Vaca

- Garzón, J., Ruiz, J., Castro, J., y Pérez, J. (2025). Importancia de la inteligencia artificial para los cuerpos de policía: un análisis bibliométrico. *Revista Logos Ciencia & Tecnología*, 17(1), 119-134. <https://n9.cl/riza9>
- Hernández-Infante, R. C., Infante-Miranda, M. E., Pupo-Pupo, Y., e Isea-Argüelles, J. J. (2025). El trabajo: Derecho humano fundamental. Work: fundamental human right. *IUSTITIA SOCIALIS*, 10(18), 170-181. <https://n9.cl/rbxry>
- Hochmüller, M., & Müller, M. M. (2025). Homologies and modelling in Colombian South–South security cooperation. *European Journal of International Security*, 2025, 1-21. <https://n9.cl/ssyar>
- Isea-Arguelles, J. J., Crespo-Berti, L. A., y Méndez-Cabrera, C. M. (2025). Desafíos contemporáneos de la protección de migrantes en América Latina. *Revista Metropolitana De Ciencias Aplicadas*, 9(1), 158-163. <https://doi.org/10.62452/xn82n120>
- Isea, J., Molina, T., Álvarez, G., y Romero, A. (2025). Impact of academic stress on the well-being of postgraduate students: coping Strategies. *Salud, Ciencia y Tecnología - Serie de Conferencias*, 2025, 4:628. <https://n9.cl/suqky>
- Luneke, A., & Trebilcock, M. (2023). Prevención del delito, la construcción de la seguridad ciudadana y los cambios en la política criminal en Chile. 1990-2017. *Política criminal*, 18(35), 352-377. <https://n9.cl/2parre>
- Mayorga, J. (2025). Políticas públicas frente a la crisis de seguridad ciudadana: una revisión sistemática. *Aula Virtual*, 6(13), e608. <https://n9.cl/rfuwk>
- Méndez, C., Isea, J., Santander, J., y Anama, R. (2024). Evaluation of the knowledge and application of practical epistemology in the Ecuadorian legal context. *Revista Conrado*, 20(101), 258-265. <https://n9.cl/3jhj5>
- Mendoza Vega, A. J., y Vera Arias, M. J. (2025). Análisis de fundamentos teóricos del pensamiento crítico mediante revisión sistemática de estudios en Ecuador. *Revista Científica*, 10(Ed. Esp. 3), 153-171. <https://n9.cl/7ay73>
- Padilla Oñate, S., y Pérez Ricart, C. A. (2024). The Militarization of Public Security in Mexico: A Subnational Analysis from a State (Local) Police Perspective. *Alternatives*, 49(4), 236-253. <https://n9.cl/8fnv3>
- Pontón, D., Redrobán, J., y Molina, S. (2025). El modelo desconcentrado de gestión policial comunitario en Ecuador: balances y perspectivas futuras. *Revista Criminalidad*, 67(2), 89-108. <https://n9.cl/i22j3>

Hugo Andres Baquero-Vaca

- Ramón, L. M. J., Karina, L. C. M., Patricio, V. Z. M., y Antonio, T. V. C. (2023). Insecurity and politics, two serious problems in Ecuador. *Russian Law Journal*, 11(13S), 118-122. <https://n9.cl/euavs8>
- Sánchez, W. A. (2024). South America: small wars, insurgencies & aerial acquisition programs. *Small Wars & Insurgencies*, 35(5), 807-837. <https://n9.cl/yii2tv>
- Soto-Viera, D. A., Proaño-Reyes, G. M., y Castro-Sánchez, F. D. J. (2023). Cambio de hábitos en la seguridad ciudadana. Caso: centro de rehabilitación social de Cotopaxi. Ecuador. *IUSTITIA SOCIALIS*, 8(1), 1858-1869. <https://n9.cl/dhw4g>
- Tapia, C., Proaño, G., y Castro, F. (2023). El uso de cámaras de video 24/7 en vehículos policiales en procedimientos de delitos flagrantes. *IUSTITIA SOCIALIS*, 8(1), 1870-1882. <https://n9.cl/wcp9x>
- Villalobos, H. (2020). El desarrollo tecnológico en materia policial: una receta de éxito para la prevención del delito. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 15(1), 79-97. <https://n9.cl/iju6m>
- Von Feigenblatt, O., y Estupiñán, J. (2023). The challenge of sustainability in developing countries: the case of Thailand. *Revista Universidad y Sociedad*, 15(4), 394-402. <https://n9.cl/4i6n5>