# **Uso de Algoritmos de Búsqueda de Rutas para la Prevención de Acoso Sexual**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Daniel Palacio  Universidad Eafit  Colombia  Correo electrónico en Eafit | Miguel A. Martínez  Universidad Eafit  Colombia  Corre de la Universidad | Pablo Micolta López  Universidad Eafit  Colombia  pmicoltal@eafit.edu.co | Andrea Serna Universidad Eafit Colombia asernac1@eafit.edu.co | Mauricio Toro  Universidad Eafit  Colombia  mtorobe@eafit.edu.co |

**Texto azul** = A completar para el 2º entregable

**Texto en color violeta** = A completar para el tercer entregable

# **RESUMEN**

En este trabajo se va a intentar responder al problema de como encontrar la ruta más eficiente para evitar el acoso callejero, en la sociedad actual, estas forma asalto afecta a una gran cantidad de personas alrededor del mundo no solo de manera física, tanto a la violencia que viene relacionada con estos casos sino también psicológica con el trauma que estos eventos dejan en la victima y por lo tanto en afán de prevenir que estas atrocidades afecten a más personas está en el interés común dar solución a este problema, para lograr esto nos apoyaremos de trabajos de búsqueda de camino más corto, búsqueda del camino más seguro y búsqueda de camino con menor criminalidad.

¿Cuál es el algoritmo que has propuesto para resolver el problema? ¿Qué resultados cuantitativos has obtenido? ¿Cuáles son las conclusiones de este trabajo? El resumen debe tener **como máximo 200 palabras**. (*En este semestre, debes resumir aquí los tiempos de ejecución, y los resultados del camino de menor riesgo y del camino más corto*).

## **Palabras clave**

|  |
| --- |
| Camino más corto restringido, acoso sexual callejero,  identificación de rutas seguras, prevención del crimen. |

# **INTRODUCCIÓN**

Las tecnologías de la información a causa de su fácil acceso han generado un gran cambio a lo largo de la sociedad actual, todo se ha “acelerado” de manera notoria comparado con los tiempo antes del invenciones como el internet, un ejemplo de esto es el éxito que aplicaciones como “Waze” han visto en los últimos años aplicaciones cuya única función es encontrar rutas rápidas para llegar de un sitio a otro, pero estas aplicaciones tienen un gran problema y es que la ruta más rápida no siempre es la más segura en específico cuando viene acoso sexual que puede ser una práctica muy común en algunas comunidades, practica que afecta a las víctimas a un nivel tanto físico como mental con el fin de controlar esta enfermedad social es importante no tener en cuenta únicamente la velocidad a la hora de calcular una ruta sino que también las estadísticas relacionadas a este problema.

# **1.1. Problema**

El problema a afrontar es la falta a la hora de tener en cuenta estadísticas de problemas tales como el acoso sexual callejero en el proceso de encontrar las rutas más cortas, esto va a servir para asegurar la seguridad de los miembros de la sociedad (sobre todo las mujeres) con esto se busca mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y minimizar la posibilidad de que sean víctimas de estos actos que tienen un gran impacto físico y mental

**1.2 Solución**

Explica, brevemente, tu solución al problema *(En este semestre, la solución son algoritmos para caminos más cortos restringidos. ¿Qué algoritmos has elegido? ¿Por qué?)*

**1.3 Estructura del artículo**

A continuación, en la Sección 2, presentamos trabajos relacionados con el problema. Posteriormente, en la Sección 3, presentamos los conjuntos de datos y los métodos utilizados en esta investigación. En la Sección 4, presentamos el diseño del algoritmo. Después, en la Sección 5, presentamos los resultados. Finalmente, en la Sección 6, discutimos los resultados y proponemos algunas direcciones de trabajo futuro.

**2. TRABAJOS RELACIONADOS**

## A continuación, explicamos cuatro trabajos relacionados con la búsqueda de caminos para prevenir el acoso sexual callejero y la delincuencia en general.

## **3.1 Identificación de Crimen Potencial Búsqueda de Caminos Usando Proceso Jerárquico Analítico (AHP) en Prevención de Crimen Situacional**

En este trabajo a raíz de la popularidad de las tecnologías de computación personal tales como son los teléfonos inteligentes se buscó realizar un método para buscar rutas que cumplan con las necesidades específicas al peatón pues este es más vulnerable a factores externos que los conductores, sobre todo se centraron en usar indicadores propios de la prevención de crímenes situacional para encontrar la ruta más segura con el fin de reducir las oportunidades y dificultar la acción de los criminales, para esto usaron un modelo de decisión multi criterio (MCDM por sus siglas en inglés) con 3 categorías distancia entre peatones y lugares de crimen, visibilidad del criminal y frecuencia de crímenes en la zona, en base a esto realizaron un proceso de análisis jerárquico para encontrar la mejor ruta. Al poner a prueba estos algoritmos en Gong Badak se concluyó que los aspectos que afectan las rutas más satisfactorias son extremadamente objetivo y que el algoritmo usado podría ser ajustado para adaptarse a esta subjetividad [1]

## **3.2 Creación de rutas consiente de seguridad para turistas monitorizados basado en open data y VGI**

En este trabajo se presenta una forma de creación de rutas evitando los lugares de relativo peligro la información de lo peligroso que son las zonas urbanas se basa en el uso de información geográfica voluntariada (VGI) e información abierta (Open Data) gubernamental para detectar propiedades y sus funcionalidades de la infraestructura urbana e información de crimen histórico complementándola con información de la policía analizándolo con GIS, en base de esta información se propuso un índice de seguridad (usado para el peso de los arcos) usando lo lugares de crimen como obstáculos. En el estudio realizado en la ciudad de Los Ángeles (LA) se vio en primer lugar una diferencia al comparar las rutas propuestas por el algoritmo por las propuestas por un algoritmo basado únicamente en distancia y a su vez se especula que podría existir una diferencia entre las rutas mostradas por el algoritmo si se mide de día y de noche (pero el experimento solo se realizó en la noche), pero este modelo se beneficiaria de modelos más exactos de extracción de datos referentes al crimen [2]

## **3.3 Integrando seguridad y movilidad para búsqueda de rutas usando Big Data generada por vehículos conectados**

## Este articulo busca una manera de incluir seguridad a la hora de encontrar una ruta esto a través del desarrollo de la creación de un marco metodológico que integre la movilidad y seguridad a la hora de la búsqueda de ruta, para esto usaron Big Data e información sobre el tráfico en tiempo real para calcular tanto la seguridad y el tiempo de viaje, la seguridad es calculada en base a la volatilidad de los conductores el historial de choques y la volatilidad de velocidad y aceleración, esto junto con la distancia crea una función a partir del cual se calcula la ruta haciendo un algoritmo flexible y cambiante dependiendo de la situación actual, al final se concluyó no siempre la ruta que es recomendada es vista como la mejor por el usuario, además los datos con los que este programa está trabajando son sensible a cambio a lo largo del día pero aun con esto los datos que fueron analizados fueron consistentes.[3]

## **3.4 Un Sistema de Información Basado en Datos Munlti-Sansados e Información Oficial en Crimen para Encontrar Rutas Seguras: Estudio de Caso de la Ciudad De México**

Este trabajo busca solucionar la escasez de soluciones centradas en seguridad o estadísticas criminales, buscan presentar una posibilidad para generar rutas definidas por estas estadísticas, esta solución integra información censada por el público e información oficial, estos datos son procesadas semánticamente y clasificada por el algoritmo Bayes, un repositorio geoespacial fue usado para almacenar tweets relacionados con crimen en la ciudad de México y los reportes oficiales fueron geo codificados para obtener rutas seguras y finalmente se usó unas predicciones de posible crimen en la zonas, la frecuencia de crimen será usada como peso al escoger la ruta y luego los valores se asignaban a nodos correspondientes, también la probabilidad y la hora que vino de la predicción de crimen se procesa y se guarda en una tabla vectorial, al aplicar este algoritmo en la ciudad de México se concluyó que este método tiene una efectividad de 75% con esto se concluyó que el modelo propuesto puede no solo encontrar rutas seguras sino también adaptarse a la opinión de los usuarios. [4]

## **3. MATERIALES Y MÉTODOS**

En esta sección, explicamos cómo se recogieron y procesaron los datos y, después, diferentes alternativas de algoritmos del camino más corto restringido para abordar el acoso sexual callejero.

## **3.1 Recogida y tratamiento de datos**

El mapa de Medellín se obtuvo de Open Street Maps (OSM) [[1]](#footnote-1)y se descargó utilizando la API[[2]](#footnote-2) OSMnx de Python. La (i) longitud de cada segmento, en metros; (2) la indicación de si el segmento es de un solo sentido o no, y (3) las representaciones binarias conocidas de las geometrías se obtuvieron de los metadatos proporcionados por OSM.

Para este proyecto, se calculó la combinación lineal (CL) que captura la máxima varianza entre (i) la fracción de hogares que se sienten inseguros y (ii) la fracción de hogares con ingresos inferiores a un salario mínimo. Estos datos se obtuvieron de la encuesta de calidad de vida de Medellín, de 2017. La CL se normalizó, utilizando el máximo y el mínimo, para obtener valores entre 0 y 1. La CL se obtuvo mediante el análisis de componentes principales. El riesgo de acoso se define como uno menos la CL normalizada. La Figura 1 presenta el riesgo de acoso calculado. El mapa está disponible en GitHub[[3]](#footnote-3).

**Figura 1.** Riesgo de acoso sexual calculado como una combinación lineal de la fracción de hogares que se sienten inseguros y la fracción de hogares con ingresos inferiores a un salario mínimo, obtenida de la Encuesta de Calidad de Vida de Medellín, de 2017.

## **3.2 Alternativas de camino más corto con restricciones**

## A continuación, presentamos diferentes algoritmos utilizados para el camino más corto restringido.

**3.2.1 CSP**

Existen varias versiones restringidas del problema básico del SP, que consiste en que el camino puede estar restringido para incluir nodos específicos, para incluir un numero especifico de nodos o incluir nodos dentro de una distancia de cobertura preespecifica de cada nodo en la red. En base a este problema llega el algoritmo mejorado CSP que permite demostrar que instancias de problemas muy grandes (40000 nodos y 800000 arcos) pueden resolverse en un tiempo razonable, obteniendo ventajas sobre otros métodos en términos de tiempo de solución y requisitos de memoria del ordenador.

Una solución a un CSP es una asignación (a1, a2,…,an) de valores a todas sus variable, de tal manera que se satisfagan todas las restricciones del CPS, es decir, una solución es una tupla consistente que contiene todas las variables del problema. Una solución parcial es una tupla consistente que contiene alguna de las variables del problema, un CSP es consistente, si tiene al menos una solución, es decir, una tupla consistente. Además, de asume que dos CSPs son equivalentes si ambos representan el mismo conjunto de soluciones.[5]

Diagrama

Descripción generada automáticamente

**3.2.2 DFS**

Una búsqueda de profundidad (DFS) consiste en un algoritmo que nos permite buscar a partir de un recorrido de nodos de un grafo, con su funcionamiento de ir expandiendo cada uno de los nodos que va localizado, de forma recurrente (desde el nodo padre hasta en nodo hijo). Además, cuando ya no quedan más nodos que visitar en dicho camino, regresa el nodo procesador, de modo que repite el mismo proceso con cada uno de los vecinos del nodo, y cabe resaltar que, si se encuentra el nodo antes de recorrer todos los nodos, queda concluida la búsqueda.

En la mayoría de los casos, este algoritmo se utiliza cuando queremos probar si una solución entre varias posibles cumple con ciertos requisitos. Como puede suceder en algún problema donde tengamos que recorrer un tablero para recorrer todas sus casillas.

Para verificar su complejidad debemos tener en cuenta que cada vértice se lo mira a lo sumo una vez, y en una visita al nodo se lo agrega/saca de la pila, y se hacen operaciones de tiempo constante, por lo que tenemos O(V) tiempo para los vértices.

Diagrama

Descripción generada automáticamente

Como ejemplo, tenemos un grafo no conectado, con ocho nodos, donde las flechas naranjas indican el recorrido del algoritmo DFS sobre los nodos.[6]

**3.2.3 BFS**

Una búsqueda en anchura (BFS) es un algoritmo de búsqueda que nos ayuda a recorrer los nodos de un grafo, comenzando desde la raíz, de manera que eligiendo un nodo como elemento raíz en el caso de un grafo, para luego explorar todos los vecinos de este nodo. Además, para cada uno de sus vecinos se tienen que explorar sus respectivos vecinos adyacentes, y así hasta que se recorra el grafo, y si se encuentra el nodo antes de recorrer todos los nodos, queda como concluida la búsqueda.

Este algoritmo se utiliza para resolver problemas donde resulta critico elegir el mejor camino posible en cada momento del recorrido.

Diagrama

Descripción generada automáticamente

La complejidad del algoritmo es O(|V|+|E|), donde |V| es el número de vértices y |E| es el número de aristas, y como en el peor de los casos, cada vértice y cada arista será recorrido por el algoritmo.[6].

**3.2.4 A\***

Este algoritmo de búsqueda es empleado para el cálculo de caminos mínimos en una red. Una de sus principales características es que hará uso de la función evaluación heurística, mediante la cual se encargara de etiquetar los diferentes nodos de la red y debido a esto, ayudara a determinar la probabilidad de dichos nodose n pertenecer al camino más optimo.

La función de evaluación que etiquetara a los nodos de la red esta compuesta a su vez por otras dos funciones, siendo asi una de ellas, la indicación de la distancia actual desde el nodo origen hasta el nodo a etiquetar, y la otra expresara la distancia estimada desde este nodo a etiquetar hasta el nodo destino, hasta el que se pretende encontrar un camino mínimo.[7]

Diagrama

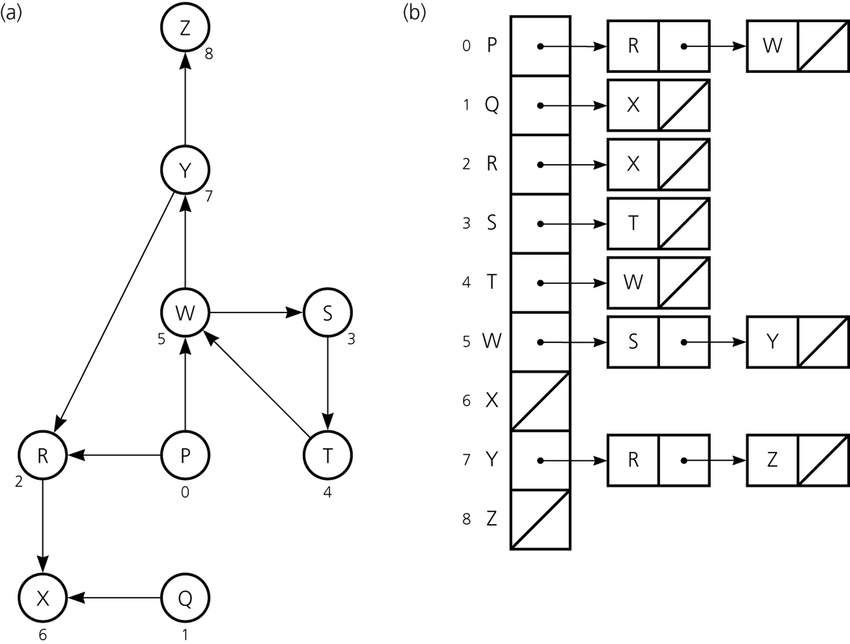
Descripción generada automáticamente

## **4. DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL ALGORITMO**

## A continuación, explicamos las estructuras de datos y los algoritmos utilizados en este trabajo. Las implementaciones de las estructuras de datos y los algoritmos están disponibles en Github[[4]](#footnote-4).

## **4.1 Estructuras de datos**

## Explica la estructura de datos que se utilizó para implementar el algoritmo del camino más corto restringido y haz una figura que lo explique. No utilice figuras de Internet. *(En este semestre, los ejemplos de las estructuras de datos son la matriz de adyacencia, la lista de adyacencia, la lista de adyacencia utilizando un diccionario).* La estructura de los datos se presenta en la Figura 2.

**Figura 2:** Un ejemplo de mapa de calles se presenta en (a) y su representación como lista de adyacencia en (b). (Por *favor, siéntase libre de cambiar esta gráfica si utiliza una estructura de datos diferente*).

**4.2 Algoritmos**

En este trabajo, proponemos algoritmos para el problema del camino más corto restringido. El primer algoritmo calcula el camino más corto sin superar un riesgo medio ponderado de acoso *r*. El segundo algoritmo calcula el camino con el menor riesgo medio ponderado de acoso sin superar una distancia *d*.

**4.2.1 Primer algoritmo**

Explica el diseño del algoritmo para calcular el camino más corto sin superar una media ponderada de riesgo de acoso *r* y haz tu propia gráfica. No utilices gráfica de Internet, haz las tuyas propias. *(En este semestre, el algoritmo podría ser DFS, BFS, una versión modificada de Dijkstra, una versión modificada de A\*, entre otros ).* El algoritmo se ejemplifica en la Figura 3.

**Figura 3:** Resolución del problema del camino más corto restringido con la Búsqueda Primera Profunda (DFS). (Por favor, siéntase libre de cambiar esta figura si utiliza un algoritmo diferente).

**4.2.2 Segundo algoritmo**

Explica el diseño del algoritmo para calcular el camino con el menor riesgo medio ponderado de acoso sin superar una distancia *d* y haz tu propia gráfica. No utilices gráficas de Internet, haz las tuyas propias. *(En este semestre, el algoritmo podría ser DFS, BFS, una versión modificada de Dijkstra, una versión modificada de A\*, entre otros).* El algoritmo se ejemplifica en la Figura 4.

**Figura 4:** Resolución del problema del camino más corto restringido con la Búsqueda Primera Profunda (DFS). (Por favor, siéntase libre de cambiar esta gráfica si utiliza un algoritmo diferente).

**4.4 Análisis de la complejidad de los algoritmos**

Explica, con tus propias palabras, el análisis, para el peor caso, utilizando la notación O. ¿Cómo ha calculado esas complejidades? Explique brevemente.

|  |  |
| --- | --- |
| **Algoritmo** | **Complejidad temporal** |
| Nombre del algoritmo | O(V2\*E 2) |
| Nombre del segundo algoritmo (en caso de que haya probado dos) | O(E 3\*V\*2 V) |

**Tabla 1:** Complejidad temporal del nombre de su algoritmo, donde V es... E es... *(Por favor, explique qué significan V y E en este problema).*

|  |  |
| --- | --- |
| **Estructura de datos** | **Complejidad de la memoria** |
| Nombre de la estructura de datos | O(V\*E\*2E ) |
| Nombre de la segunda estructura de datos (en caso de que haya intentado dos) | O(2 E\*2 V) |

**Tabla 2:** Complejidad de memoria del nombre de la estructura de datos que utiliza su algoritmo, donde V es... E es... *(Por favor, explique qué significan V y E en este problema).*

**4.5 Criterios de diseño del algoritmo**

Explique por qué el algoritmo fue diseñado de esa manera. Utilice criterios objetivos. Los criterios objetivos se basan en la eficiencia, que se mide en términos de tiempo y memoria. Ejemplos de criterios NO objetivos son: "estaba enfermo", "fue la primera estructura de datos que encontré en Internet", "lo hice el último día antes del plazo", "es más fácil", etc. Recuerda: Este es el 40% de la calificación del proyecto.

**5. RESULTADOS**

En esta sección, presentamos algunos resultados cuantitativos sobre el camino más corto y el camino con menor riesgo.

**5.1.1 Resultados del camino más corto**

A continuación, presentamos los resultados obtenidos para el camino más corto, sin superar un riesgo medio ponderado de acoso *r,* en la Tabla 3.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Origen** | **Destino** | **Distancia más corta** | **Sin exceder *r*** |
| Universidad EAFIT | Universidad de Medellín | ?? | 0.84 |
| Universidad de Antioquia | Universidad Nacional | ??? | 0.83 |
| Universidad Nacional | Universidad Luis Amigó | ?? | 0.85 |

**Tabla 3.** Distancias más cortas sin superar un riesgo de acoso medio ponderado *r*.

**5.1.2 Resultados de menor riesgo de acoso**

A continuación, presentamos los resultados obtenidos para el trayecto con menor riesgo de acoso medio ponderado, sin superar una distancia *d,* en la Tabla 4.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Origen** | **Destino** | **Acoso más bajo** | **Sin exceder *d*** |
| Universidad EAFIT | Universidad de Medellín | ?? | 5,000 |
| Universidad de Antioquia | Universidad Nacional | ??? | 7,000 |
| Universidad Nacional | Universidad Luis Amigó | ?? | 6,500 |

**Tabla 3.** Menor riesgo de acoso ponderado sin superar una distancia *d* (en metros).

**5.2 Tiempos de ejecución del algoritmo**

En la Tabla 4, explicamos la relación de los tiempos medios de ejecución de las consultas presentadas en la Tabla 3.

Calcule el tiempo de ejecución de las consultas presentadas en la Tabla 3. Indique los tiempos de ejecución medios.

## 

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Tiempos medios de ejecución (s)** |
| Universidad EAFIT a Universidad de Medellín | 100.2 s |
| De la Universidad de Antioquia a la Universidad Nacional | 800.1 s |
| De la Universidad Nacional a la Universidad Luis Amigó | 845 s |

## **Tabla 4:** Tiempos de ejecución del nombre del *algoritmo (Por favor, escriba el nombre del algoritmo, por ejemplo, DFS, BFS, un A\* modificado)* para las consultas presentadas en la Tabla 3.

## **6. CONCLUSIONES**

Explique los resultados obtenidos. ¿Son los caminos más cortos significativamente diferentes de los caminos con menor riesgo de acoso? ¿Qué utilidad tiene esto para la ciudad? ¿Son razonables los tiempos de ejecución para utilizar esta implementación en una situación real?

**6.1 Trabajos futuros**

Responda, ¿qué le gustaría mejorar en el futuro? ¿Cómo le gustaría mejorar su algoritmo y su aplicación? ¿Continuará este proyecto trabajando en la optimización? ¿En estadística? ¿Desarrollo web? ¿Aprendizaje automático? ¿Realidad virtual? ¿Cómo?

# **AGRADECIMIENTOS**

Identifique el tipo de agradecimiento que desea escribir: para una persona o para una institución. Tenga en cuenta las siguientes pautas: 1. El nombre del profesor no se menciona porque es un autor. 2. No debe mencionar a los autores de los artículos con los que no se ha puesto en contacto. 3. Debe mencionar a los alumnos, profesores de otros cursos que le han ayudado.

A modo de ejemplo: Esta investigación ha sido apoyada/parcialmente apoyada por [Nombre de la Fundación, Donante].

Agradecemos la ayuda con [técnica particular, metodología] a [Nombre Apellido, cargo, nombre de la institución] por los comentarios que mejoraron en gran medida este manuscrito.

Los autores agradecen al profesor Juan Carlos Duque, de la Universidad EAFIT, por facilitar los datos de la Encuesta de Calidad de Vida de Medellín, de 2017, procesados en un *Shapefile*.

# **REFERENCIAS**

1 Wan Mohd F. Bin Wan, Noor Maizura and Masta A. Jalil. Identification of Potential Crime Tactical Path-Finding Using Analytical Hierarchy Process (AHP) in Situational Crime Prevention in *The 7th International Conference on Information Technology*(Hangzhou, China, 2021), ResearchGate.

2. Andreas Keler and Jean D. Mazimpaka. Safety-aware routing for motorised tourists based on open data and VGI.   
*Journal of Location Based Services***,** 10 (1). 64-77

3. Nima Hoseinzadeh, Ramin Arvin, Asad J. Khattak and LeeD. Han. Integrating safety and mobility for pathfinding using big data generated by connected vehicles. *Journal of Location Based Services*, 24(4), 404-420

4. Félix Mata, Miguel Torres-Ruiz, Giovanni Guzmán, Rolando Quintero, Roberto Zagal-Flores, Marco Moreno-Ibarra, Eduardo Loza, "A Mobile Information System Based on Crowd-Sensed and Official Crime Data for Finding Safe Routes: A Case Study of Mexico City", *Mobile Information Systems*, vol. 2016, Article ID 8068209, 11 pages, 2016. <https://doi.org/10.1155/2016/8068209>

5. Miguel A. Salido and Federico Barber. Inteligencia Artificial: Técnicas, métodos y aplicaciones, McGraw-Hill Interamericana, , 2008

6. Miguel López DFS vs BFS. Recuperado 19 de febrero de 2022 de <https://www.encora.com/es/blog/dfs-vs-bfs>

7. Instituto Tecnológico de Nuevo Laredo. Algoritmo A\*

1. <https://www.openstreetmap.org/> [↑](#footnote-ref-1)
2. https://osmnx.readthedocs.io/ [↑](#footnote-ref-2)
3. [https://github.com/mauriciotoro/ST0245Eafit/tree/master/  
   proyecto/Datasets/](https://github.com/mauriciotoro/ST0245Eafit/tree/master/proyecto/Datasets)  [↑](#footnote-ref-3)
4. http://www.github.com/ ????????? /.../proyecto/ [↑](#footnote-ref-4)