

Adaptive Navigation System for an Autonomous Vehicle in a Goal-Oriented Environment

Over Alexander Mejia-Rosado , Ronald Mateo Ceballos Lozano , Rhonald José Torres Diaz , y Juan Pablo Hoyos Sanchez 

Resumen—In the context of autonomous navigation, the development of systems that enable vehicles to operate independently in controlled environments is a crucial step toward advancing autonomous technology. This work presents the design, implementation, and validation of a navigation system for autonomous vehicles using NeuroEvolution of Augmenting Topologies (NEAT). The primary objective was to create a vehicle capable of navigating a 2D map with a defined starting point and target. Virtual sensors enable the vehicle to identify navigable paths and boundaries. Distance metrics such as Euclidean, Manhattan, and Chebyshev were employed as reward systems, continuously calculating agent positions. The closer the vehicle is to the target, the higher its fitness score, forming the basis of the fitness function. A forced reinforcement acceleration method was designed and implemented to ensure progress when the vehicle's speed fell below 0.1, preventing it from becoming stalled. Validation tests were conducted to evaluate the system's performance under varying conditions. Results demonstrate that the autonomous vehicle can navigate the map effectively, improving its fitness score in each generation depending on the distance metric used. Chebyshev performed best in obstacle-free environments, while Euclidean excelled in the presence of obstacles. The forced reinforcement method significantly reduced the time required to achieve the target fitness. These findings provide valuable insights for researchers aiming to develop NEAT-based navigation systems for autonomous vehicles.

Index Terms—NEAT, autonomous vehicle, fitness function, distance metrics, reinforcement learning.

I. INTRODUCCIÓN

UNO de los mayores problemas del transporte moderno es el alto índice de accidentes en el tránsito terrestre, la gran cantidad de tráfico atribuida a factores como errores humanos, falla mecánicas y fenómenos naturales. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2023, entre 2010 y 2021 el número de vehículos a nivel mundial se duplicó, superando los mil millones [1], con 1,19 millones de muertes en todo el mundo, y una tasa de mortalidad de 15 personas por cada 100,000 habitantes. Además, cerca del 80 % de las vías de tránsito a nivel mundial no cumplen con los estándares básicos de seguridad para peatones y ciclistas, lo que incrementa el riesgo para ciclistas y peatones, especialmente en entornos urbanos con alta densidad de tráfico, generando congestión y emisiones contaminantes. [2], [3].

La automatización y los sistemas inteligentes de tráfico surgen como alternativas efectivas para reducir accidentes y

Over Alexander Mejia-Rosado (omejar@unal.edu.co), Ronald Mateo Ceballos Lozano (rceballosl@unal.edu.co), Rhonald José Torres Diaz (rhtressd@unal.edu.co) and Juan P. Hoyos (e-mail: jhoyoss@unal.edu.co) are with Universidad Nacional de Colombia, sede De La Paz, Colombia.

optimizar el tránsito. Estos sistemas, mejoran la seguridad y eficiencia tanto del vehículo como del transporte en general, enfocándose no solo en el control preciso del automóvil, sino también en la capacidad del sistema para adaptarse dinámicamente a condiciones variables y mantener una trayectoria segura para los pasajeros y otros agentes viales [4]. Los vehículos autónomos, apoyados en tecnologías avanzadas como la Programación Dinámica Aproximada (ADP), mejoran la seguridad y eficiencia al adaptarse a condiciones variables, optimizando trayectorias y minimizando errores de seguimiento. Este enfoque integra técnicas avanzadas de inteligencia artificial para garantizar un control preciso y decisiones en tiempo real [5].

Por otro lado, algoritmos clásicos como Dijkstra y A* se complementan con aprendizaje por refuerzo profundo para planificación de rutas más eficientes [6]-[9], mientras que la Neuro-Evolución de Topologías Aumentadas (NEAT) optimiza redes neuronales adaptativas, destacándose como una herramienta poderosa para abordar los retos asociados. NEAT ofrece una potente herramienta de aprendizaje evolutivo en la creación de redes neuronales artificiales (ANN), utilizando algoritmos genéticos (GA) para optimizar las redes neuronales, aumentando gradualmente su complejidad según la necesidad de la tarea. Por ejemplo, en el estudio presentado en [10], se analiza un modelo de simulación de evacuación basado en agentes, en el cual se estudia la dinámica de diferentes vehículos y su proceso de aprendizaje mediante NEAT. Este enfoque refuerza la analogía entre los GA y la evolución biológica, permitiendo que las redes neuronales evolucionen de manera adaptativa para afrontar entornos dinámicos y optimizar soluciones de forma simultánea.

El rendimiento de los algoritmos de Neuro-Evolución se compara favorablemente con el de los algoritmos de retropropagación basados en gradientes. Una característica clave de NEAT es que el proceso de evolución comienza a partir de redes neuronales muy simples, cuya topología aumenta gradualmente en complejidad a lo largo de la evolución[11]. Esta característica reduce la complejidad innecesaria de la red neuronal final, algo que no es posible lograr utilizando algoritmos basados en gradientes. Este trabajo examinó cómo el algoritmo NEAT (NeuroEvolution of Augmenting Topologies) permite la optimización evolutiva de redes neuronales mediante topologías dinámicas y mutaciones estructurales. La implementación de NEAT aborda problemas complejos como la clasificación y el control en tiempo real, empleando especialización y un registro histórico de innovaciones para mantener la diversidad y mejorar la precisión sin ajuste manual. tam-

bien implementando algoritmos evolutivos como Evolutionary Acquisition of Neural Topologies, (EANT) los cuales pueden superar NEAT en temas como el rendimiento [12].

Este trabajo desarrolla un sistema de navegación para vehículos autónomos basado en NEAT (NeuroEvolution of Augmenting Topologies). El vehículo, equipado con sensores virtuales, navega en un mapa 2D desde un punto inicial hasta un objetivo, utilizando métricas de distancia (Euclídea, Manhattan y Chebyshev) como función de aptitud para evaluar y mejorar su desempeño. Para evitar estancamientos, se implementa un refuerzo forzado que asegura movimiento constante. Los resultados muestran que el vehículo mejora su capacidad de navegación autónoma con cada generación.

II. METODOLOGÍA

Para la construcción del sistema de navegación adaptativa, se uso el entorno con la librería **Pygame** de python. Se asigna un mapa y un agente principal. El entorno implementado es una fracción del mapa clásico del video juego **GTAII**, la imagen de los agentes y parámetros principales de configuración se basan en los repositorios: **NeuralNine** y **Mihir Gandhi**. Se establecen los estados, un estado inicial donde se ubica el vehículo autónomo y un estado final. Se asignan pixeles verdes RGB (0, 255, 0) al mapa, que será el objetivo.

II-A. NEAT-Python

El agente debe aprender a moverse en el entorno, NEAT permite que el agente recorra el espacio asignándole valores de salida dependiendo de los valores de entrada. Los valores de entrada son valores que se toman del entorno, para este caso en particular, las entradas estarían dadas por el color de cada pixel, dependiendo del color del pixel, el agente cambia o no de dirección, a esto se le conoce como acción o salida. NEAT le otorga al agente sensores que le permiten el reconocimiento del entorno, estos sensores son asignados para determinar cuando este sale de las vías, y la distancias entre puntos [13]. En este artículo implementamos el uso de 5 sensores, asignados a una lista; -90°, -45°, 0°, 45° y 90°. Estas son las principales entradas para nuestro algoritmo NEAT aplicado al agente ver Fig. 1.

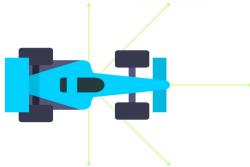


Fig. 1. Asignación de sensores al agente

En Fig. 2, Hidden o capas ocultas, son nodos que aplican un procesamiento a la entrada, con cada generación las capas aumentan dependiendo de la ganancia, esta ganancia está dada por las acciones previas del agente. Si el agente se desplaza en el mapa sin exceder las limitaciones, se mantiene en la generación. Las generaciones en NEAT es el umbral con el que se desea finalizar la simulación, si se establecen 50 generaciones, el umbral se le asocian a los agentes creados por

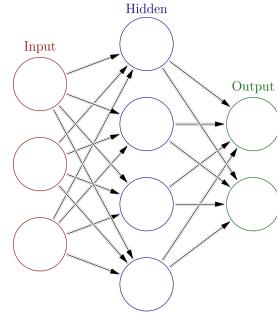


Fig. 2. Estructura general de una red neuronal multicapa [14]

la red neuronal aplicando distintos valores de configuración en cada ejecución, si en la primera ejecución todos los carros chocan, empieza la siguiente, así sucesivamente hasta llegar a la última ejecución que sería la número 50, el término correcto es la generación 50. En el entorno se crean distintos agentes, cada agente recorre el mapa, si un agente choca o se sale de la vía, esta configuración tendrá menos probabilidad de replicarse.

En la configuración inicial, Hidden es igual a 0, puesto que se inicia con una configuración sencilla, con cada generación Hidden aumenta para que la salida dada la entrada sea la más óptima.

II-B. Fitness function

Para evaluar que tan bien son los genomas (próximas generaciones) NEAT implementa una función que evalúa que tan bien se resuelve el problema en cuestión, esta función es llamada *Fitness function*. Si un genoma A resuelve el problema de manera más exitosa que un genoma B, entonces el valor de aptitud de A debe ser mayor que el de B. La magnitud absoluta y los signos de estas aptitudes no son importantes, solo sus valores relativos.

La ecuación de actitud sería:

$$\text{Aptitud} = 1 - \sum_i (e_i - a_i)^2,$$

donde, e_i (salidas esperadas): Son los valores que se esperan obtener de la red neuronal o agente autónomo. Las salidas esperadas son las posiciones ideales o los movimientos óptimos que el agente debería realizar para alcanzar el objetivo de la manera más eficiente posible.

a_i (salidas reales): Son los valores que realmente se obtienen de la red neuronal o agente autónomo.

Función de Aptitud. En el contexto de nuestro proyecto, la función de aptitud es fundamental para evaluar y guiar el proceso de evolución de los agentes autónomos controlados por redes neuronales generadas mediante el algoritmo NEAT.

Los pasos para calcular la aptitud de cada genoma son los siguientes:

- **Crear una red neuronal:** Se genera una red neuronal basada en el genoma actual.
- **Simular el agente:** La red neuronal controla al agente autónomo en el entorno simulado (ver Fig. 3), recibiendo entradas del entorno (como las distancias detectadas por



Fig. 3. Mapa del entorno donde el agente autónomo realizará su aprendizaje

los sensores del agente) y produciendo acciones, cambios en la dirección y velocidad.

- **Recopilar métricas:** Durante la simulación, se registran métricas relevantes, como la distancia mínima al objetivo, el tiempo de supervivencia y si el agente ha colisionado.
- **Calcular la aptitud:** Se utiliza una función de aptitud definida para calcular el valor de aptitud del genoma, basándose en las métricas recopiladas.
- **Recompensa por distancia al objetivo (R_d):**
La recompensa por distancia es inversamente proporcional a la distancia d_{agent} entre el agente y el objetivo:

$$R_d = \begin{cases} 10000, & \text{si } d_{agent} = 0 \\ 10000 - d_{agent}, & \text{si } d_{agent} > 0 \end{cases}$$

Donde para la distancia Euclidiana d_{agent} se calcula como:

$$d_{agent} = \sqrt{(x_{agent} - x_{goal})^2 + (y_{agent} - y_{goal})^2}$$

Para la distancia de Manhattan d_{agent} se calcula como:

$$d_{agent} = |x_{agent} - x_{goal}| + |y_{agent} - y_{goal}|$$

El tercer y último método es la distancia de Chebyshev, esta es calculada de la siguiente manera

$$d_{agent} = \max(|x_{agent} - x_{goal}|, |y_{agent} - y_{goal}|)$$

donde (x_{agent}, y_{agent}) son las coordenadas actuales del agente, y (x_{goal}, y_{goal}) son las coordenadas de cada punto objetivo en la lista de objetivos. Esta recompensa incentiva al agente a acercarse lo más posible al objetivo.

Combinando los términos anteriores, la función de aptitud se expresa como:

$$Aptitud = 10000 - d_{agent}$$

Además, para asegurar que el valor de aptitud no sea negativo, se aplica:

$$Aptitud = \max(0, Aptitud)$$

Entre mayor sea la aptitud, los genomas con sus características aumentan las probabilidades de ser seleccionados para la próxima generación.

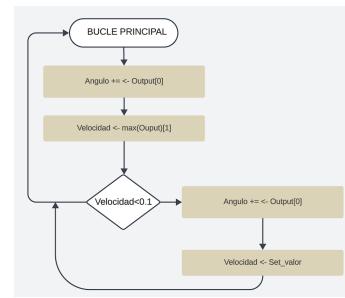


Fig. 4. Diagrama de flujo de la función de aceleración o refuerzo forzado, diseñada para optimizar y reducir el estancamiento de algunos agentes en primeras generaciones.

II-C. Implementación de asignación entrada-salida

Dadas las entradas de los sensores, se le asigna un angulo de rotación y una velocidad al agente autónomo, es un esquema básico, pero funcional. Sin embargo, que pasa si las variaciones de los ángulos son muy altas, o tal vez muy bajas, o quizás la velocidad es muy lenta. Si el agente recibe una entrada constante de ángulos en una misma dirección, ocasiona que la suma constante de esos ángulos lo haga girar, en especial si dichas entradas se presentan en las primeras generaciones. Por contraparte, su desplazamiento se ve disminuido, lo que implica un estancamiento del agente. En el caso de que la entrada sea muy alterada pero iterando la dirección de los ángulos, su velocidad también es reducida, ya que si no lo hace, el carro será eliminado debido al inminente hecho de chocar con los bordes fuera de la zona establecida como carretera.

Para evitar alguna de las singularidades (asúmase singularidad como estancamiento, rotación sin parar) se asigna un **Set_Value** a la velocidad si la velocidad previa del agente es menor a 0.1, esto evita que el agente avance demasiado lento, optimizando el tiempo de cada simulación, en este artículo, **Set_Value** es igual a 5. A esta asignación la denominamos **Refuerzo forzado** o **Método de aceleración**, y su diagrama es presentado en Fig. 4.

Una vez establecidos los parámetros iniciales, se realizan distintas simulaciones con el fin de recopilar datos para analizar el comportamiento de los agentes. Se realizaron un total de 63 simulaciones para el primer mapa (Fig. 3), distribuidas en grupos de tres, simulaciones para la distancia Manhattan, Euclídea y Chebyshev. A cada número de generación le corresponden 5 simulaciones, es decir que en la distancia Euclídea fue un total de $3 * 5 = 15$ simulaciones realizadas, donde 5 fueron las simulaciones realizadas con una generación de 20, otras 5 para la generación de 30 y por último otras 5 para la generación de 50; así para la distancia Manhattan y Chebyshev. Estas fueron realizadas con la aplicación del método **Refuerzo forzado** (ver Fig. 4), además se realizaron tres simulaciones adicionales sin este método. Corresponden a una simulación de 50 generaciones para las tres distancias aplicadas, por ende el total de simulaciones son las 45 contadas anteriormente, más 3 simulaciones sin la aplicación de este método, como se observa en la Tabla I.

También se realizaron 15 simulaciones adicionales para un

TABLA I
DISTRIBUCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

Simulaciones	Generaciones	Refuerzo forzado
Euclíadiana (5)	20, 30, 50	SI
Manhattan (5)	20, 30, 50	SI
Chebyshev (5)	20, 30, 50	SI
Euclíadiana (1)	50	NO
Manhattan (1)	50	NO
Chebyshev (1)	50	NO

TABLA III
[NEAT]

Variable	Valor
fitness_criterion	max
fitness_threshold	10000
pop_size	50
reset_on_extinction	True

TABLA IV
[DEFAULTGENOME]

Opciones de Activación de Nodos	Valor
activation_default	tanh
activation_mutate_rate	0.01
activation_options	tanh, relu, sigmoid

segundo mapa (ver Fig. S1-MAP del material suplementario), en estas simulaciones solo se realizaron para una generación de 50, como se indica en la Tabla II, donde (5) representan las simulaciones realizadas, siguiendo el orden planteado anteriormente, 5 simulaciones realizadas para la distancia Euclíadiana con una generación de 50, y así para la distancia Manhattan y Chebyshev, para un total de $5 * 3 = 15$ simulaciones.

TABLA II
DISTRIBUCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS MAPA 2

Simulaciones	Generaciones	Refuerzo forzado
Euclíadiana (5)	50	SI
Manhattan (5)	50	SI
Chebyshev (5)	50	SI

III. RESULTADOS

Los registros obtenidos de las simulaciones contienen el fitness promedio de los genomas, el mejor fitness de la simulación, así como los valores de las máximas y mínimas recompensas. Los códigos desarrollados se encuentran disponibles en https://github.com/OverAlexander-MR/Navegacion_Vehiculo_Autonomo. A partir de los datos recopilados se obtienen las gráficas del fitness promedio con las desviaciones presentadas a continuación.

III-A. Configuraciones principales del algoritmo NEAT

El archivo de configuración para NEAT consta de distintas secciones, cada una de ellas diseñada a como se espera sea la creación de generaciones en cada simulación. En la Tabla III [NEAT], se pueden encontrar los parámetros fitness y el tamaño de la población en cada generación; en la Tabla [DefaultReproduction] S2T del material suplementario se encuentra la configuración de elitism y survival threshold, que permiten determinar el número de especies más aptas de cada generación que se desea conservar, y la proporción de cada especie permitida para reproducirse en cada generación. En la Tabla IV [DefaultGenome], se define los parámetros específicos para la estructura de los genomas (redes neuronales) que NEAT evolucionará, así como el modo de activación o activation default y activation mutate rate (la información completa se encuentra en la Tabla S3T del material suplementario).

Durante las simulaciones realizadas se almacenaron los datos del fitness correspondiente. Se definieron tres valores de generaciones 20, 30 y 50, para cada una se ejecutaron 5 simulaciones. Estas simulaciones con el método de refuerzo se realizaron para cada una de las distancias, por tanto, un total

de 15 simulaciones se obtuvieron para cada distancia. Como resultados se obtienen las gráficas presentadas en las Figuras 7.

III-B. Entrenamiento sin el Refuerzo forzado

Para esta configuración se realizó un entrenamiento de 50 generaciones para cada métrica de distancia con el fin de analizar que tan óptimo era realizar las simulaciones sin la aplicación del método descrito en Fig. 4. De la Tabla V se observa que al usar la distancia Euclíadiana el mayor fitness obtenido es de 8536 (Fig. S1-EN), por otra parte la desviación obtenida describe el comportamiento de los agentes en cada generación, cómo podrá observarse en Fig. 5. El mayor incremento de fitness solo se obtuvo en la generación 10, luego de la generación 12 no incrementaba el aprendizaje en los agentes.

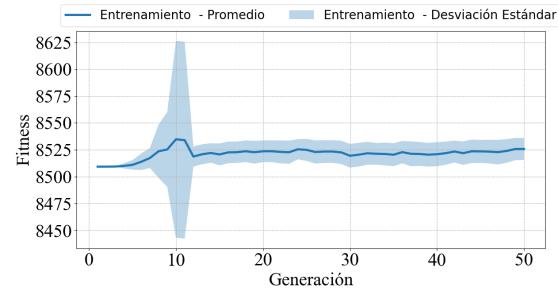


Fig. 5. Desviación y promedio fitness para la distancia Euclíadiana sin la aplicación del Refuerzo forzado

Al usar la distancia Manhattan el puntaje solo se diferencia en 1 de la distancia Euclíadiana, con un puntaje de 8535 (ver Tabla V), la gráfica de desviación mantuvo el mismo comportamiento que la distancia Euclíadiana, sin embargo la desviación en la generación 10 superó los 8625 puntos (ver Fig. S1-MN y S2-MN). En la distancia Euclíadiana los agentes no llegaron al objetivo, finalizando las 50 generaciones en un tiempo de 10 minutos eliminando de forma manual aquellos agentes que quedaron estancados. El tiempo de entrenamiento para la distancia Euclíadiana sin intervención fue de 7 horas con 56 minutos. Para la distancia Manhattan sin la eliminación de

los agentes estancados el entrenamiento finalizó en un tiempo de 18 minutos.

Por último, la distancia de Chebyshev presentó los mejores resultados, con un puntaje fitness máximo obtenido de 9885 (ver Tabla V y Fig. S1-CN), y una desviación que ronda los 8800 puntos. La diferencia principal con respecto a las otras métricas de distancias radica en el aprendizaje constante de los agentes con cada generación, como se observa en la Figura 6. Usando la distancia Chebyshev las simulaciones finalizaron en un tiempo de 10 minutos con 44 segundos.

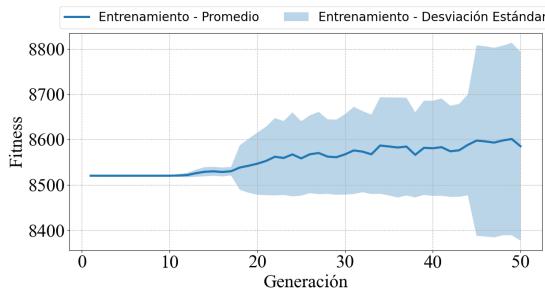


Fig. 6. Desviación y promedio fitness para la distancia Chebyshev sin la aplicación del Refuerzo forzado

TABLA V
FITNESS MÁXIMOS, PROMEDIOS SIN EL REFUERZO FORZADO

	Nº Generaciones	Mejor Fitness	Promedio
Euclídea	50	8536	8525
Manhattan	50	8535	8423
Chebyshev	50	9885	8585

III-C. Resultados de las simulaciones usando la distancia Euclídea con la aplicación del Refuerzo Forzado

En la Tabla VI se presentan los fitness máximos y mínimos obtenidos para cada distancia, en cada generación. La columna **Mejor Fitness** indica al agente con el mayor fitness obtenido en la última generación, mientras que en **Menor Fitness**, el menor. Para cada entrenamiento de 50 generaciones, se obtiene el promedio fitness de todos los agentes generados, ese promedio general se presenta en la columna **Promedio**. Para la distancia Euclídea el fitness máximo total obtenido fue de 9990, y se obtuvo en el entrenamiento 4 con 50 generaciones (Fig. S3A-E y S4A-E del material suplementario), observe que en A1 de Fig. 7, el entrenamiento número 4 en la última generación alcanzó la mayor desviación. Seguido de este entrenamiento, el entrenamiento 3 para 30 generaciones obtuvo el segundo fitness más alto con 9986 (A2 de Fig. 7; Fig. S1B-E y S2B-E de la sección suplementaria), y por último el entrenamiento 2 con 20 generaciones obtuvo el tercer fitness más alto con 9881 (ver A3 en Fig. 7; Fig. S1C-E y S2C-E). La diferencia en 50 generaciones y 30 generaciones es de 4 puntos, mientras que la diferencia del fitness máximo para las 50 generaciones y 20 generaciones es de 109 puntos.

La Tabla S4T del material suplementario contiene los resultados obtenidos para las simulaciones realizadas con la distancia Euclídea, donde se presentan los fitness máximos

obtenidos para cada entrenamiento. El tiempo promedio que tomó realizar cada entrenamiento para las 50 generaciones es de 28 minutos, 17 minutos para 30 generaciones y de 4.3 minutos para 20 generaciones. Se observa una importante disminución en los tiempos de simulación al utilizar el método refuerzo forzado o de aceleración.

III-D. Resultados de las simulaciones aplicando la distancia Manhattan con la aplicación del Refuerzo Forzado

El valor de fitness máximo obtenido en la distancia Manhattan corresponde al entrenamiento número 1 con 9990 para 30 generaciones (ver Fig. S1B-M y S2B-M), además en B2 de Fig. 7 observe como en esta generación la desviación está cercana a los 9200 puntos. El entrenamiento 4 obtuvo el segundo fitness más alto con 9980 para 50 generaciones (ver B1 en Fig. 7; Fig. S3C-M y S4C-M), y por último el entrenamiento 2 obtuvo el tercer fitness más alto con 9978, con 30 generaciones (ver B3 en Fig. 7; Fig. S3A-M y S4A-M). La diferencia entre el fitness máximo obtenido para 30 generaciones y 50 generaciones es de 10 puntos, mientras que la diferencia del fitness máximo para las 30 generaciones y 20 generaciones es de 12 puntos.

La Tabla S5T contiene los resultados obtenidos para las simulaciones realizadas con la distancia Manhattan, donde se presentan los fitness máximos obtenidos para cada entrenamiento. El tiempo promedio que tomó realizar cada entrenamiento para las 50 generaciones es de 24 minutos, 8 minutos para 30 generaciones y de 3 minutos para 20 generaciones.

III-E. Resultados de las simulaciones aplicando la distancia de Chebyshev con la aplicación del Refuerzo Forzado

El valor de fitness máximo obtenido en la distancia Chebyshev corresponde al entrenamiento número 2 con 9994 para 30 generaciones (C2 en Fig. 7; Fig. S1B-C y S2B-C), a continuación el entrenamiento 2 para 20 generaciones obtuvo el segundo fitness más alto con 9990 (C3 en Fig. 7; Fig. S3C-C y S4C-C), y por último el entrenamiento 1 para 50 generaciones obtuvo el tercer fitness más alto con 9988 (C1 en Fig. 7; Fig. S1A-C y S2A-C). La diferencia entre el fitness máximo obtenido para 30 generaciones y 20 generaciones es de 4 puntos, mientras que la diferencia del fitness máximo para las 30 generaciones y 50 generaciones es de 6 puntos.

La Tabla S6T contiene los resultados obtenidos para las simulaciones realizadas con la distancia Chebyshev, donde se presentan los fitness máximos obtenidos para cada entrenamiento. El tiempo promedio que tomó realizar cada entrenamiento para las 50 generaciones es de 36.81 minutos, 7 minutos para 30 generaciones y de 3 minutos para 20 generaciones.

En resumen, a partir del desempeño presentado en las distintas configuraciones, se obtuvo que los valores máximos son muy similares para todas las distancias, mientras que en promedio la distancia Euclídea obtuvo el mejor desempeño, superando por 340 puntos a Manhattan y 95 puntos a Chebyshev. Además, se observa que el uso del método de refuerzo propuesto hizo que los valores se incrementen para todas las distancias en comparación a la configuración sin uso del refuerzo (ver Tabla V).

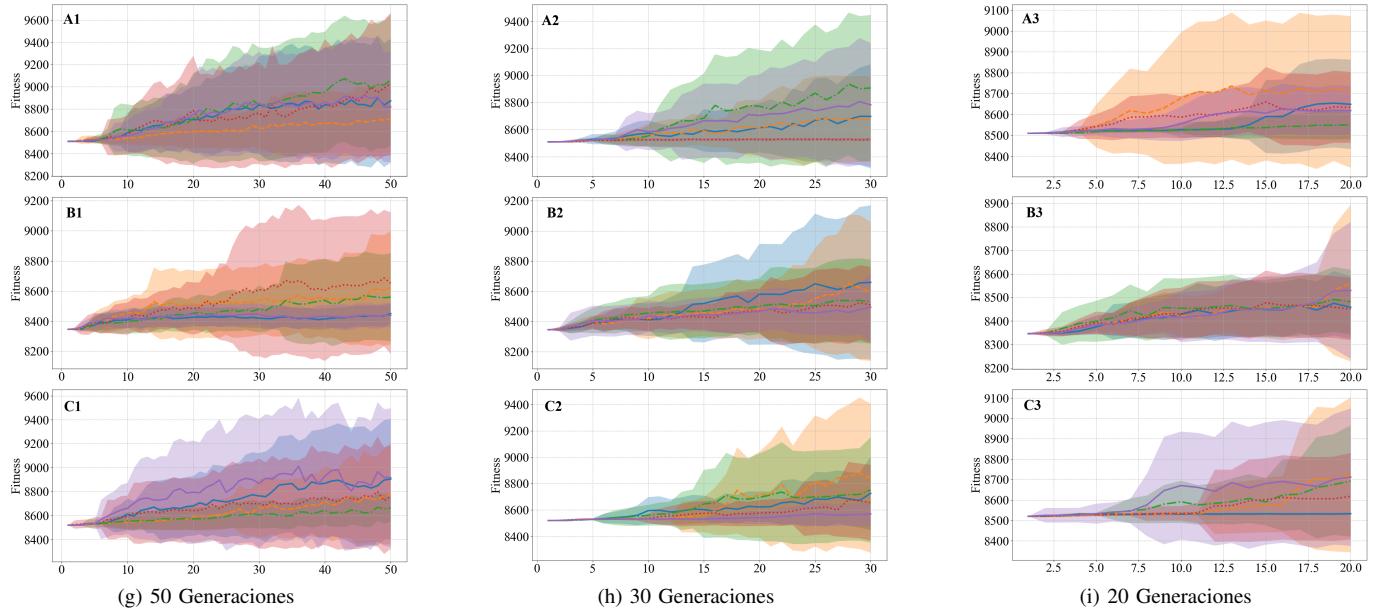


Fig. 7. Promedios y desviaciones de cada entrenamiento con refuerzo para las métricas de distancia. **A1** hasta **A3** representan la distancia Euclidiana; **B1** hasta **B3** Manhattan; **C1** hasta **C3** Chebyshev. Las líneas continuas y punteadas representan los promedios, la sombra representa la desviación. Entrenamiento 1 —, —; entrenamiento 2 —, —; entrenamiento 3 —, —; entrenamiento 4 —, —; entrenamiento 5 —, —.

TABLA VI
FITNESS MÁXIMOS, PROMEDIOS Y MÍNIMOS CON REFUERZO

	Gen.	Mejor Fitness	Promedio	Menor Fitness
Euclidiana	50	9990	8898	9626
	30	9986	8718	8544
	20	9981	8631	8773
Manhattan	50	9980	8544	9621
	30	9990	8558	9618
	20	9978	8489	8766
Chebyshev	50	9988	8803	8777
	30	9994	8708	8787
	20	9990	8655	8543

III-F. Simulaciones de 50 generaciones realizadas en el segundo mapa con el Refuerzo Forzado

Se realizaron 5 simulaciones de 50 generaciones para cada sistema de recompensas en el segundo mapa ver Fig. S1-MAP de la sección suplementaria, Euclidiana, Manhattan y Chebyshev. Con los datos recopilados de estas simulaciones, se analizan las gráficas generales, y se presentan los resultados obtenidos en la Tabla VII. La gráfica general obtenida después de cada entrenamiento para las distintas distancias la puede observar en Fig. S1-EM2.

TABLA VII
FITNESS MÁXIMOS Y MÍNIMOS SEGUNDO MAPA

	Gen.	Mejor Fitness	Promedio	Menor Fitness
Euclidiana	50	9684	8686	8933
Manhattan	50	9890	8534	8532
Chebyshev	50	9683	8694	8985

III-F1. Fitness para la distancia Euclidiana, Manhattan y Chebyshev:

Para las simulaciones realizadas con la distancia

Euclidiana el mejor fitness obtenido es de 9684, por el tercer y quinto entrenamiento. El menor fitness fue obtenido por el cuarto entrenamiento con 8933 puntos (Fig. S6-EM2, S7-EM2, S8-EM2 y S9-EM2).

Para la distancia Manhattan el fitness más alto obtenido en estas simulaciones realizadas para el entrenamiento numero 2, con un puntaje máximo de 9890 y una desviación que supera los 8900 puntos. El primer entrenamiento obtuvo el puntaje mas bajo con 8532. Las desviaciones del primer entrenamiento no pasan de los 8550 puntos (Fig. S3-MM2, S4-MM2, S1-MM2 y S2-MM2).

El entrenamiento que mayor fitness obtuvo en la distancia Chebyshev corresponde al cuarto entrenamiento con un puntaje de 9683, con una desviación que se acerca a los 9100 puntos. El fitness mas bajo obtenido le corresponde al entrenamiento numero 5 con 8985 puntos y un decrecimiento en la desviación a partir de la generación 30 (Fig. S7-CM2, S8-CM2, S9-CM2 y S10-CM2).

En resumen, la distancia Manhattan obtuvo el mayor fitness, mientras que la Chebyshev obtuvo el mejor promedio.

IV. CONCLUSIONES

El sistema de navegación adaptativa desarrollado demostró que la implementación del método de refuerzo forzado propuesto mejoró el desempeño de vehículos autónomos en los entornos simulados, superando tanto en los valores máximos como en el promedio de desempeño obtenido sin el refuerzo. Los valores máximos fueron muy similares, sin embargo la distancia Euclidiana presentó el mayor promedio de todas, con un valor de 8898 para 50 generaciones. Para el mapa dos con obstáculos a nivel general, la distancia Manhattan obtuvo el mayor fitness, mientras que la Chebyshev obtuvo el mejor promedio. Por otra parte, la implementación del

refuerzo forzado generó mejoras importantes, como disminuir el tiempo requerido por generación y permitir obtener los mejores resultados evitando un estancamiento de los agentes. Sin la aplicación del refuerzo forzado, el agente no logró obtener fitness altos, además la distancia Euclíadiana alcanzó tiempos de 7 horas de ejecución. Con la aplicación del método todas las generaciones terminaban en menos de 35 minutos.

Estos resultados validan la capacidad del sistema para adaptarse dinámicamente a condiciones variables y resaltan la importancia del diseño de algoritmos evolutivos en la mejora de la navegación autónoma.

REFERENCIAS

- [1] Organización Mundial de la Salud, *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. Ginebra, Suiza: Organización Mundial de la Salud, 2023, pág. 403, ISBN: 9789241565684.
- [2] R. Montezuma y J. Erazo, «El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina,» *Intersecciones urbanas: origen y ...*, 2008. dirección: https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1218665734.ponencia_final_de_ricardo_montezuma_2.pdf.
- [3] D. Díaz, «Establishment of a methodology for the design of safe infrastructures for cyclists in urban environments,» Tesis doct., UNIVERSIDAD DE MÁLAGA, 2015. dirección: <https://core.ac.uk/download/pdf/132743165.pdf>.
- [4] S. Arshad, M. Sualeh, D. Kim, D. V. Nam y G.-W. Kim, «Clothoid: An Integrated Hierarchical Framework for Autonomous Driving in a Dynamic Urban Environment,» English, *Sensors*, vol. 20, n.º 18, pág. 5053, 2020, ISSN: 1424-8220. DOI: [10.3390/s20185053](https://doi.org/10.3390/s20185053).
- [5] Z. Lin, J. Ma, J. Duan et al., «Policy Iteration Based Approximate Dynamic Programming Toward Autonomous Driving in Constrained Dynamic Environment,» *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, vol. 24, n.º 5, págs. 5003-5013, 2023. DOI: [10.1109/TITS.2023.3237568](https://doi.org/10.1109/TITS.2023.3237568).
- [6] I. Lamouik, A. Yahyaouy y M. A. Sabri, «Smart multi-agent traffic coordinator for autonomous vehicles at intersections,» en *2017 International Conference on Advanced Technologies for Signal and Image Processing (ATSIP)*, 2017, págs. 1-6. DOI: [10.1109/ATSIP.2017.8075564](https://doi.org/10.1109/ATSIP.2017.8075564).
- [7] R. Inamdar, S. K. Sundarr, D. Khandelwal, V. D. Sahu y N. Katal, «A comprehensive review on safe reinforcement learning for autonomous vehicle control in dynamic environments,» *e-Prime - Advances in Electrical Engineering, Electronics and Energy*, vol. 10, pág. 100810, 2024, ISSN: 2772-6711. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.prime.2024.100810>.
- [8] Z. Huang, «Reinforcement learning based adaptive control method for traffic lights in intelligent transportation,» *Alexandria Engineering Journal*, vol. 106, págs. 381-391, 2024, ISSN: 1110-0168. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aej.2024.07.046>.
- [9] L. Luo, N. Zhao, Y. Zhu e Y. Sun, «A* guiding DQN algorithm for automated guided vehicle pathfinding problem of robotic mobile fulfillment systems,» *Computers & Industrial Engineering*, vol. 178, pág. 109 112, 2023, ISSN: 0360-8352. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cie.2023.109112>.
- [10] M. E. Yuksel, «Agent-based evacuation modeling with multiple exits using NeuroEvolution of Augmenting Topologies,» *Advanced Engineering Informatics*, vol. 35, págs. 30-55, 2018, ISSN: 1474-0346. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aei.2017.11.003>.
- [11] T. J. Ikonen e I. Harjunkoski, «Decision-making of online rescheduling procedures using neuroevolution of augmenting topologies,» en *29th European Symposium on Computer Aided Process Engineering*, ép. Computer Aided Chemical Engineering, A. A. Kiss, E. Zondervan, R. Lakerveld y L. Özkan, eds., vol. 46, Elsevier, 2019, págs. 1177-1182. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-818634-3.50197-1>.
- [12] F. C. Guardo, «Evolución de redes neuronales mediante topologías aumentadas,» Trabajo Fin de Grado, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, España, jun. de 2019.
- [13] R. Lauckner y H. Kolivand, «NEAT Algorithm in Autonomous Vehicles,» *Liverpool John Moores University*, 2023. DOI: [10.2139/ssrn.4644203](https://doi.org/10.2139/ssrn.4644203).
- [14] J. Portilla, «A Beginner's Guide to Neural Networks in Python,» *Springboard Blog*, 2017. dirección: <https://www.springboard.com/blog/data-science/beginners-guide-neural-network-in-python-scikit-learn-0-18/>.



Over Alexander Mejia-Rosado Currently a student of Mechatronic Engineering at the Universidad Nacional de Colombia, La Paz Campus. Engaged in research groups within the university campus, passionate about Computational Neural Networks, Artificial Intelligence, and the digital world.



Ronald Mateo Ceballos Lozano Current Mechatronics Engineering student at the National University of Colombia, La Paz campus. He actively participates in research groups focused on Artificial Intelligence, Microcontrollers, and Control Systems.



Rhonald Jose Torres Diaz Mechatronics engineering student at Universidad Nacional de Colombia. Currently a student and researcher at the La Paz campus. His research in data processing and AI in search of a better tomorrow.



Juan P. Hoyos Received the Engineer, Magister in Electronics and Telecommunications and Doctor in Electronic Sciences degrees from Universidad del Cauca, Popayan, Colombia, in 2010, 2016, and 2018 respectively. He is currently an assistant professor at the Universidad Nacional de Colombia, sede De La Paz. His research interests are in signal processing, artificial intelligence, and convex optimization.