



Escuela
Politécnica
Superior

Aplicación de técnicas Deep Learning para el análisis y predicción de incidentes de tráfico



Máster Universitario en Ciencia de
Datos

Trabajo Fin de Máster

Autor:

Luis Pérez-Sala García-Plata

Tutores:

José Francisco Vicent Frances

Leandro Tortosa Grau

Junio 2022



Escuela
Politécnica
Superior

Aplicación de técnicas Deep Learning para el análisis y predicción de incidentes de tráfico

Subtítulo del proyecto

Autor

Luis Pérez-Sala García-Plata

Tutores

José Francisco Vicent Frances

Ciencia de la Computacion e Inteligencia Artificial

Leandro Tortosa Grau

Ciencia de la Computacion e Inteligencia Artificial



Máster Universitario en Ciencia de Datos

ALICANTE, Junio 2022

Índice general

1	Introducción	1
1.1	Motivación	1
1.2	Objetivos	2
1.2.1	Objetivos Generales	2
1.2.2	Objetivos Específicos	2
2	Marco Teórico	3
3	Tecnologías	7
3.1	Modelos	7
3.1.1	Algoritmos Genéticos	7
3.1.2	XGBoost	9
3.1.3	Gaussian Naive Bayes	10
3.1.4	Support-Vector Classifier	11
3.1.5	Redes Neuronales	11
3.1.6	K-Nearest Neighbors	18
3.2	Especificaciones técnicas	19
3.2.1	Herramientas utilizadas	19
3.2.2	Especificaciones del servidor	20
4	Metodología	21
4.1	Fases	23
4.1.1	Datos	24
4.1.2	Remuestreo	30
4.1.3	Algoritmo Genético	32
4.1.4	XGBoost	33
4.1.5	Matrices	33
4.1.6	Modelos	35
4.1.6.1	Gaussian Naive Bayes (GNB)	36
4.1.6.2	Support-Vector Classifier (SVC)	36
4.1.6.3	K-Nearest Neighbors (KNN)	36
4.1.6.4	Redes Neuronales Convolucionales (CNN)	36
4.2	Medidas de calidad	38
4.2.1	Métricas de clasificación	38
4.2.2	Métricas de optimización	39
4.2.3	Matrices de confusión	39
5	Resultados	41
5.1	Ejecución del Algoritmo Genético	41

5.2	Ejecución del modelo XGBoost	42
5.3	Matrices	43
5.4	Entrenamiento de modelos convolucionales	45
5.4.1	Tiempos de entrenamiento	45
5.4.2	Gráficas de entrenamiento	45
5.4.3	Métricas de clasificación	47
5.4.4	Matrices de confusión	47
5.4.5	Gráficas de clasificación	49
5.5	Comparativa de modelos	49
5.5.1	Entrenamiento	49
5.5.1.1	Comparativa de tiempos de entrenamiento	50
5.5.1.2	Comparativa de métricas de clasificación	50
5.5.1.3	Comparativa de matrices de confusión	52
5.5.1.4	Comparativa entre modelos	53
5.5.2	Test	54
5.5.2.1	Comparativa de reportes de clasificación	54
5.5.2.2	Comparativa de matrices de confusión	55
5.5.2.3	Comparativa entre modelos	56
6	Conclusiones	59
6.1	Líneas futuras de investigación	59
	Bibliografía	61

Índice de figuras

2.1	Ejemplo de una red neuronal convolucional para una tarea de clasificación [?].	5
3.1	Inicialización de la población. Cada individuo está constituido por n variables.	8
3.2	Selección de padres candidatos.	8
3.3	Procesos de cruce y mutación.	9
3.4	Proceso de optimización de XGBoost.	10
3.5	ISLR2. Ejemplo de SVC con distintos valores de C.	12
3.6	Arquitectura de una Red Neuronal [1].	13
3.7	Cross-Entropy entre la función Softmax (izquierda) y el valor de la clase verdadera (derecha) [2].	14
3.8	Aplicación de un kernel de dimensión 2x2 a una matriz con stride = 1 [3]. . .	15
3.9	Proceso de convolucion de un kernel 3x3 sobre una entrada de 6x6 aplicando padding [4].	16
3.10	Ejemplo de ReLU aplicado a una convolución de dos dimensiones [5].	16
3.11	Arquitectura de una red convolucional de una dimensión con dos capas convolucionales y una salida [6].	17
3.12	A la entrada de la red (izquierda) se aplica un kernel (en el centro) que resulta en la convolución de un mapa de características (derecha) [7].	17
3.13	KNN aplicado con distintos valores de k [8].	18
4.1	Diagrama de Gantt de la planificación del proyecto.	21
4.2	Flujo de datos del proceso del proyecto.	23
4.3	Histograma de clases de accidente en el conjunto de datos original.	28
4.4	Matriz de correlación para los predictores escogidos del dataset.	29
4.5	División de un conjunto de datos en datos de entrenamiento y test [9].	30
4.6	T-SNE de 2 y 3 componentes aplicado a los datos originales y a los generados sintéticamente (SMOTE-II).	32
4.7	Ejemplo de posicionamiento de los elementos en una matriz. A las características se les asignan las filas en función de su peso y a las categorías hijas una columna dentro de la categoría correspondiente en función de su peso.	35
4.8	Función ReLU [5].	37
4.9	Arquitectura de la CNN-2D mostrando una kernels aprendidos durante el entrenamiento.	38
4.10	Ejemplo de matriz de confusión [10].	39
5.1	Evolución de hiperparámetros a lo largo de las iteraciones.	41
5.2	Pesos asignados por XGboost a las características.	42
5.3	Proceso que sigue una muestra del conjunto de datos tipificada hasta llegar a una matriz (a → b → c → d).	44

5.4	Tres matrices de accidentes representadas como imágenes.	44
5.5	Comparación de tiempo de entrenamiento entre las redes neuronales convolucionales.	45
5.6	Evolución de Micro F1-score sobre el conjunto de entrenamiento y validación CNN-1D.	46
5.7	Evolución de Micro F1-score sobre el conjunto de entrenamiento y validación CNN-2D.	46
5.8	Métricas de clasificación para las redes neuronales convolucionales.	47
5.9	Matrices de confusión para las redes neuronales convolucionales.	48
5.10	Comparativa de las métricas de las predicciones sobre el conjunto de entrenamiento y test de los modelos.	49
5.11	Comparación entre los tiempos de entrenamiento de los modelos.	50
5.12	Matrices de confusión de los modelos sobre el conjunto de entrenamiento.	52
5.13	Comparativa de las métricas de las predicciones sobre el conjunto de entrenamiento de los modelos.	53
5.14	Matrices de confusión de los modelos sobre el conjunto de test.	55
5.15	Comparativa de las métricas de las predicciones sobre el conjunto de test de los modelos.	56

Índice de tablas

4.1	Descripción de los datos.	24
4.2	Transformaciones aplicadas a los datos.	27
4.3	Límites de inicialización y mutación de los hiperparámetros de los individuos.	33
4.4	Jerarquía de categorías y características.	34
5.1	Mejores parámetros de XGBoost tras aplicar el algoritmo genético.	42
5.2	Cálculo de pesos de características y categorías mediante XGBoost (los valores se han redondeado en base a tres decimales).	43
5.3	Métricas clasificación para el conjunto de entrenamiento.	51
5.4	Métricas clasificación para el conjunto de test.	54

1 Introducción

1.1 Motivación

Los accidentes de tráfico son uno de los principales problemas de Salud Pública en nuestros días. La multicausalidad, la variedad de las fuentes de datos y la poca cantidad de análisis específicos, apuntan a una gran complejidad en su tratamiento. Mas de 3.500 personas mueren, en las carreteras, diariamente en todo el mundo. Esto, significa casi 1,3 millones de muertes y aproximadamente 50 millones de lesiones cada año. Por lo tanto, la predicción de la gravedad de los accidentes de tráfico es un componente muy importante que se debe tener en cuenta, adoptando cualquier mejora en la predicción de la gravedad de los mismos. Además, el impacto económico y social asociado con los accidentes de tráfico lleva a las administraciones a buscar de manera activa mejoras.

En el campo de la investigación sobre seguridad vial, el desarrollo de metodologías fiables para predecir y clasificar el nivel de gravedad, de los accidentes de tráfico, en función de diversas variables es un componente clave. La creciente disponibilidad de datos a gran escala de varias fuentes, incluidos los vehículos conectados y autónomos exige una comprensión profunda de las relaciones causales entre la seguridad y factores asociados con la ayuda de nuevas metodologías. Aprovechar bien esta información es imprescindible para desarrollar nuevos sistemas optimizados de prevención y reacción, como por ejemplo el despliegue inteligente de ambulancias en función de la gravedad de las víctimas tras producirse un accidente.

En las últimas dos décadas, los rápidos desarrollos en los métodos de aprendizaje automático (ML), su regresión precisa y el rendimiento de clasificación han atraído la atención de los investigadores, provocando un número creciente de aplicaciones de métodos ML en la investigación de la gravedad de los accidentes. Aunque los métodos estadísticos tradicionales tienen formas funcionales rigurosas y claramente definidas, los métodos ML tienen una gran flexibilidad, requieren poca o ninguna suposición previa con respecto a los datos de gravedad de choques y son capaces de manejar valores perdidos, ruidos y valores atípicos.

A pesar de que la utilización de técnicas de inteligencia artificial (ML) permite identificar las relaciones ocultas entre los factores de accidentes, el principal inconveniente de estos modelos es que pocos estudios modelos de aprendizaje profundo para mejorar el rendimiento, lo que se traduce en un bajo rendimiento en accidentes graves. Además, como los conjuntos de datos de accidentes de tráfico existentes, están muy desequilibrados, es difícil mejorar el rendimiento de las clases menos comunes como en el de los accidentes graves. Basándose en lo expuesto anteriormente, en este trabajo se plantea estudiar y formalizar un modelo de aprendizaje profundo para predicción de la gravedad de los accidentes de tráfico. Debido a las características de los datos y para preparar la entrada al modelo de aprendizaje profundo, se ha utilizado una técnica para transformar números en matrices bidimensionales [11]. Esta técnica consiste en convertir un vector de características del accidente en una matriz de características, teniendo en cuenta que los vectores de características son las variables de

los datos del accidente. Los resultados obtenidos se han comparado con otros resultados de modelos de aprendizaje automático con la finalidad de extender las conclusiones.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivos Generales

El objetivo principal de este trabajo final de Máster es desarrollar un sistema predictivo de la gravedad de accidentes de tráfico utilizando características que se pueden identificar en los lugares del accidente, como el sexo del conductor, el tipo de vehículo, el entorno o los atributos de la carretera.

1.2.2 Objetivos Específicos

Para alcanzar este objetivo principal, se plantean los siguientes objetivos específicos:

1. Utilización de técnicas para la transformación de características cualitativas de los accidentes de tráfico en matrices numéricas.
 2. Utilización de algoritmos de aprendizaje automático basado en árboles de decisiones (XGBoost) para inferir pesos de las características de accidentes de tráfico.
 3. Utilizar técnicas de algoritmia evolutiva para optimización de parámetros de entrada del algoritmo XGBoost.
 4. Desarrollar un enfoque basado en el aprendizaje profundo, redes convolucionales, para predecir la gravedad de los accidentes de tráfico.
 5. Comparar los resultados de los modelos de aprendizaje profundo con otros modelos utilizando indicadores de rendimiento.
-

2 Marco Teórico

Hay muchas definiciones de inteligencia artificial (IA) pero, a mi entender, hay dos que destacan: la de Marvin Minsky y John L. Gordon. Marvin Minsky dice que la inteligencia artificial es la ciencia que hace que las máquinas o los sistemas hagan cosas que requerirían inteligencia si las hicieran los hombres. Por otra parte, John L. Gordon dice que el objetivo de la Inteligencia Artificial es crear máquinas inteligentes y, a través de esto, comprender los principios de la inteligencia. Según estas definiciones podemos decir que los sistemas de IA se caracterizan por pensar y actuar como personas de forma razonable.

Hace tiempo que la inteligencia artificial abandonó el espectro de la ciencia ficción para colarse en nuestras vidas y, aunque todavía en una fase muy inicial, está llamada a protagonizar una revolución que, como mínimo, se puede comparar a la que generó Internet. Sus aplicaciones en múltiples sectores —como salud, finanzas, transporte o educación, entre otros— han provocado una explosión de trabajos de investigación desde diferentes puntos de vista. Además, estas tecnologías inteligentes, están penetrando en diferentes partes de la vida humana y entre ellas, todo lo referente al transporte. Como ejemplo podemos tomar los sistemas de transporte inteligente y los sistemas de transporte automatizados que utilizan tecnologías de información, transporte y comunicación implementadas en vehículos o infraestructuras. Estos sistemas tienen entre otros objetivos, aumentar la movilidad de personas o mercancías, aumentar la seguridad vial, reducir los accidentes de tráfico o la reducción del impacto en el medio ambiente.

La teoría de la IA se está desarrollando desde hace una década pero, su uso, tuvo que esperar a que se produjeran avances en el área de las tecnologías de la información ya que requiere el desarrollo de componentes informáticos, principalmente procesadores rápidos, dispositivos de memoria de alta capacidad, creación y crecimiento de redes informáticas como redes inalámbricas, redes de satélites y móviles, etc. Gracias a este progreso técnico actual, la Inteligencia Artificial contiene técnicas y medios suficientes para ser utilizada en diferentes áreas. Así, las redes neuronales, la planificación de IA, los algoritmos evolutivos, los sistemas expertos y de conocimiento, la lógica difusa, los sistemas multiagente, la regresión vectorial, la minería de datos o las técnicas de optimización, permiten la su utilización en los más diversos campos. Además, hoy en día las Tecnologías de la Información obligan a manejar cada vez más información en muy poco tiempo, con lo que resulta inevitable construir y utilizar técnicas capaces de clasificar, e incluso predecir, la información. Estos problemas complicados se resuelven parcialmente mediante redes neuronales que utilizan el conocimiento sobre la organización y administración de datos en el cerebro humano.

Centrándonos más en el objeto de estudio de este trabajo, los accidentes de tráfico, podemos decir que a lo largo de los últimos años diferentes estudios se han focalizado en analizar las causas y la severidad de los mismos. En las últimas décadas, han coexistido dos vertientes relacionadas con el análisis de la severidad de los accidentes: la perspectiva de modelos estadísticos y la del aprendizaje automático (beneficiada por el aumento de los recursos

computacionales). Los modelos estadísticos tienen la característica de realizar ciertas premisas sobre los datos, asumiendo que éstos se encuentran de acuerdo a una distribución de probabilidad determinada. Sin embargo, si esta premisa sobre los datos de entrada no se cumple, se pueden producir resultados erróneos. Estos métodos se han aplicado en campos relacionados con los factores que influyen en los accidentes; como el análisis de características principales en atropellos de peatones en pasos de cebra [12], o la aplicación de regresiones logísticas multinomiales que ponderan los factores que afectan a la gravedad de accidentes en motocicletas [13]. Otros estudios se centran en comparar distintas técnicas de modelos estadísticos entre sí para este mismo problema, como comparaciones entre Support-Vector Machines y probit ordenado (OP) [14].

Por otra parte, los modelos *machine learning* no realizan ninguna presuposición sobre los datos, por lo que estos pueden lograr un rendimiento similar o superior a los estadísticos. En la literatura existen múltiples modelos aplicados al problema de evaluación de accidentes de tráfico, como la implementación de reglas de decisión basadas en árboles de decisión para evaluar la importancia de las características [15], o el uso de regresiones logísticas para clasificar su severidad [16].

Otras metodologías han sido propuestas para este problema en los últimos tiempos aplicando algoritmos genéticos. Una de las propuestas más influyentes en este campo involucra el conocimiento de los usuarios de las vías de comunicación, como ingenieros de caminos o agentes de la autoridad, para entrenar modelos basados en reglas de decisión utilizando un algoritmo genético multiobjetivo Elitist Non-Dominated Sorting Genetic Algorithm (NSGA-II), con el objetivo de clasificar los accidentes de tráfico [17]. Además, se han realizado trabajos para entrenar, mediante programación genética, clasificadores difusos para el descubrimiento de características influyentes y relaciones importantes entre ellas [18]. Es común encontrar combinaciones de varias de las metodologías descritas buscando explotar las ventajas de cada método, realizando discusiones entre estas, como puede ser la comparación de rendimiento entre algoritmos genéticos combinados con búsqueda de patrones (PS) respecto a perceptrones multicapa (MLP) y redes neuronales artificiales (ANN) aplicadas a la predicción de accidentes de tráfico [19], también es frecuente utilizar estos algoritmos evolutivos para optimizar los hiperparámetros de entrada de otros modelos aplicados a este problema, como la optimización de hiperparámetros de SVC mediante el algoritmo Particle Swarm Optimization (PSO) para inferir la fatalidad de los accidentes [20].

En los últimos tiempos, las técnicas de *deep learning* se están mostrando muy efectivas en resolver problemas de clasificación. Es por esto que se han aplicado a contextos relacionados con los incidentes de tráfico, como por ejemplo, la predicción de accidentes en autopistas basados en redes neuronales [21]. Sin embargo, entre gran cantidad de modelos de *deep learning*, se ha demostrado en recientes publicaciones que la aplicación de redes neuronales convolucionales (CNN) ofrece resultados muy prometedores respecto a una gran cantidad de problemas, como segmentación de imágenes [22], su clasificación [23] y reconocimiento del lenguaje [24] entre otras, incluyendo la clasificación de gravedad de accidentes [25]. La naturaleza de las redes convolucionales requiere de una entrada de datos en forma de imagen. Esto implica que haya sido necesario estudiar distintas técnicas para transformar datos categóricos a este formato. Una de estas propuestas de este enfoque es el proyecto *DeepInsight* [26], que originalmente se propuso para capturar las pequeñas variaciones existentes entre secuencias de ADN, siendo capaz de aplicar transformaciones sobre datos para posicionar las características

en un eje cartesiano en función de las similitudes que presenten. Otro de los distintos métodos propuestos, relativos a las conversiones de datos a imágenes, es el algoritmo *F2VI*, que construye las imágenes de entrada a las CNN en función del peso asociado a cada característica del conjunto de datos [11]. Las arquitecturas CNN son capaces de encontrar patrones en los datos de entrada [27], y el funcionamiento básico se puede apreciar en la figura (2.1). Dentro de las redes convolucionales nos encontramos frente a dos variantes: las Convolutional Neural Network 1D (CNN-1D) y las Convolutional Neural Network 2D (CNN-2D). Las CNN-1D suelen proveer gran rendimiento en numerosos campos utilizando convoluciones de una dimensión sobre la imagen de entrada, muchas han sido las aplicaciones de este modelo a problemas cotidianos, como detección de fallos de motor en vehículos [28], clasificación de datos personales biomédicos [29], detección de anomalías en sistemas eléctricos [30], etc., siendo especialmente efectivas en procesamiento de señales [31]. La segunda variante convolucional que se tratará en este documento son las redes convolucionales de dos dimensiones CNN-2D, que aplican filtros de dos dimensiones sobre la entrada y son capaces de aprender patrones más complejos respecto a las de una dimensión. Esto provoca que el coste computacional de utilizar esta técnica sea más elevado respecto a las CNN-1D, sin embargo, estas han sido ampliamente utilizadas en tareas de muy distinta naturaleza, demostrando un gran rendimiento, como la identificación de personas mediante reconocimiento facial [32], clasificación de documentos escaneados [33] o incluso para la detección de fenómenos climatológicos extremos [34].

Como se ha comentado, estos enfoques se muestran más efectivos que los métodos estadísticos o los basados en técnicas de *machine learning* más tradicionales. No obstante, existen otros muchos enfoques de aprendizaje profundo recientes en la detección de accidentes, como el basado en aplicar redes Long Short-Term Memory (LSTM) sobre *tweets* capturados tiempo real [35] con el objetivo de localizar la ubicación de los accidentes, o el uso de Recurrent Neural Networks (RNN) para la predicción de lesividad de los mismos [36].

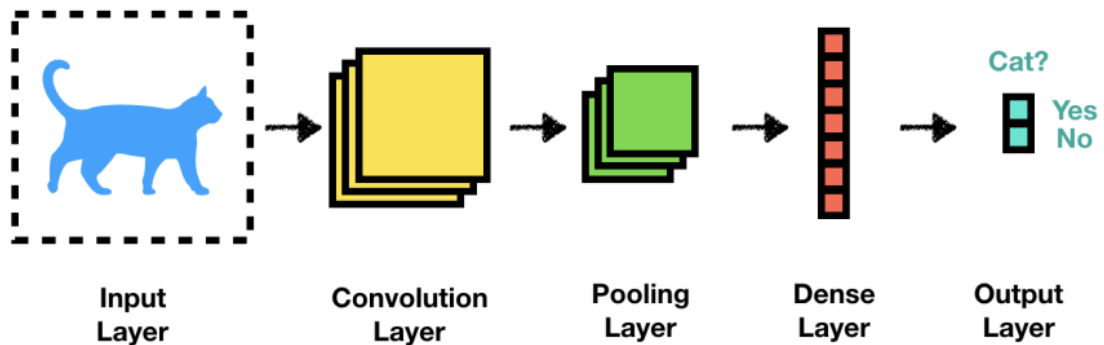


Figura 2.1: Ejemplo de una red neuronal convolucional para una tarea de clasificación [?].

Uno de los principales inconvenientes comunes en estos estudios suele ser la baja calidad de los conjuntos de datos ofrecidos por las instituciones y el difícil acceso a los mismos [37]. Además, el desbalanceo de datos, asociado a la naturaleza del problema, genera una dificultad añadida a dichos estudios, ya que gran parte de los accidentes suelen ser leves, siendo el número de accidentes serios y fatales mucho menor. Existen numerosos artículos que analizan este problema y se proponen distintas soluciones, como la utilización de técnicas

de remuestreo [38] o la definición de nuevas métricas de clasificación.

Paralelamente a la predicción de gravedad de los accidentes de tráfico, existen múltiples variantes al problema que permitirían reducir el número de fallecidos en las carreteras aplicando distintas técnicas de *deep learning*. Recientes investigaciones proponen arquitecturas complejas para crear mapas de riesgos de accidentes, tomando como entrada imágenes tomadas por satélite, segmentación de carreteras, información GPS de los vehículos y datos de accidentes con la finalidad de detectar las zonas más peligrosas [39].

3 Tecnologías

Una vez definido el problema a tratar, los objetivos generales y específicos del proyecto, la solución propuesta y los requisitos a implementar hay que analizar las herramientas y tecnologías a utilizar. Para esto habrá que plantearse diferentes modelos y tecnologías disponibles para el desarrollo y optar por aquellos que aporten estabilidad y buen rendimiento.

Cabe resaltar que el código implementado en este proyecto es completamente escalable y reusable. Esto permite que para adaptar este proyecto a otro problema distinto únicamente sea necesario realizar la limpieza correspondiente del conjunto de datos específico y definir las jerarquías de las categorías utilizadas.

3.1 Modelos

En primer lugar analizaremos los modelos utilizados durante la realización del proyecto.

3.1.1 Algoritmos Genéticos

Un *Algoritmo Genético* [40], es un modelo que imita la evolución de las especies en el ámbito de la biología, con el objetivo de encontrar una solución potencialmente óptima a un problema. El planteamiento de estos modelos consiste en evaluar los individuos pertenecientes a la población de la generación correspondiente para tomar el subconjunto de aquellas soluciones que mejor calidad ofrezcan mediante una función heurística denominada *función fitness* que aproxima soluciones ideales a un problema.

Hay que remarcar que las funciones heurísticas son funciones aproximadas a una solución ideal del problema, debido a que todas las posibles combinaciones de los parámetros a optimizar genera un espacio de búsqueda exponencial (problema NP-hard), es necesario crear una aproximación mediante la función heurística para acotar éste espacio.

Para comprender el funcionamiento de los algoritmos genéticos es necesario analizar cada una de las fases que lo constituyen:

1. Inicialización de la Población:

En primer lugar es necesario generar los n individuos de la población aleatoriamente. Cada uno de estos individuos está formado por el conjunto de variables que son objeto de optimización 3.1.

2. Evaluación de Población:

Es la primera fase del proceso iterativo del algoritmo genético y, en él, cada uno de los individuos pertenecientes a la población son evaluados mediante la función *fitness*.

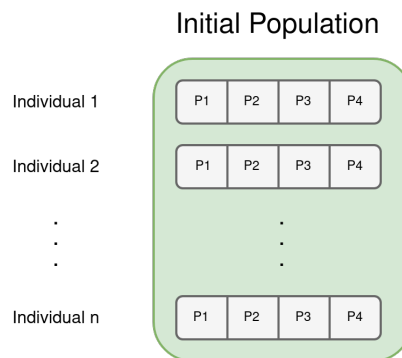


Figura 3.1: Inicialización de la población. Cada individuo está constituido por n variables.

3. Selección de Padres:

Una vez evaluados los individuos de la población, se procede a seleccionar aquellos que mejor valor han obtenido para crear nuevas soluciones a partir de éstos padres. Existen distintas técnicas de selección, como por ejemplo escoger aquellos n mejores padres de la población o técnicas basadas en métodos probabilísticos, para que aquellos individuos que menos puntuación logren, tengan alguna probabilidad de ser elegidos para la generación de nuevas soluciones. Este tipo de técnicas se utilizan para aumentar la diversidad en la población y evitar caer en soluciones acotadas a mínimos locales del problema. Se puede ver el proceso de cómo son seleccionados los padres en función de su *fitness* en la figura 3.2.

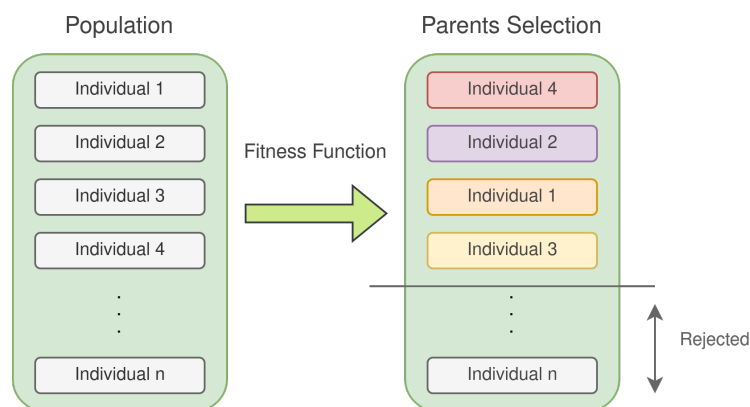


Figura 3.2: Selección de padres candidatos.

4. Cruce:

Una vez seleccionados los padres es necesario que intercambien información entre ellos para dar lugar a nuevos individuos, este proceso de herencia de información es posible realizarlo aplicando distintas filosofías; seleccionar un punto o posición de cruce a lo largo del vector de los padres y combinar ambos padres, o escoger aleatoriamente las posiciones de los parámetros de ambos padres y combinarlos para dar lugar a la solución

generada figura [3.3].

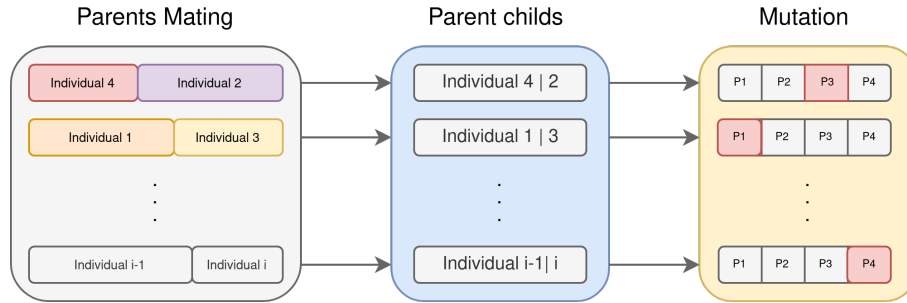


Figura 3.3: Procesos de cruce y mutación.

5. Mutación:

Cuando los padres seleccionados son combinados para dar lugar a los candidatos de la nueva generación, es importante aplicar un proceso de mutación entre éstos debido a la necesidad de generar diversidad en la población. Si se combina la misma información entre generaciones se corre el riesgo de converger prematuramente a un mínimo local del espacio de búsqueda. Por este motivo se introduce el concepto de mutación, que consiste en aplicar una modificación aleatoria sobre alguno de los parámetros de los individuos generados para poder ampliar el espacio de soluciones.

Cada una de las fases enumeradas anteriormente se repite de forma iterativa entre generaciones hasta que se cumpla alguna condición de parada.

A continuación enumeraremos los parámetros con los que configurar un algoritmo genético. Dependiendo del tipo de algoritmo utilizado es posible encontrar distintos parámetros con los que inicializar el algoritmo, sin embargo estos son los más extendidos:

- Probabilidad de cruce: probabilidad con la que dos padres intercambian su información entre sí para dar lugar a un nuevo individuo hijo.
- Probabilidad de mutación: indica la probabilidad con la que cada hiperparámetro puede variar su valor.
- Tamaño de la población.

3.1.2 XGBoost

Extreme Gradient Boosting Algorithm (XGBoost) es una librería open-source que implementa algoritmos *ML Ensembles de tipo Boosting*. Se trata de unos algoritmos muy utilizados en los últimos años, logrando un rendimiento superior a otras soluciones populares llegando a las primeras posiciones en numerosos retos propuestos en *Kaggle* [41]. Se basa en los modelos *Ensemble Boosting* de los algoritmos de *ML*, de ahí su nombre *Gradient Boosting*. La técnica *Boosting* se basa en construir un modelo robusto (*strong learner*) combinando una serie de modelos débiles (*weak learners*) [42]. Concretamente *XGBoost* implementa *Gradient Boosting Decision Trees (GBDT)*, que es un algoritmo similar a los *Random Forest*, y es utilizado tanto

para clasificación como para regresión.

La diferencia principal entre los algoritmos *Random Forest* y *XGBoost* radica en el hecho de que los primeros utilizan algoritmos *Ensembles* tipo *Bagging* y construyen un modelo final predictivo mediante en el que la salida será la combinación de las predicciones de cada uno de los modelos individuales. En el caso de los modelos *Ensembles Boosting* (*XGBoost*) se combinan secuencialmente de forma que su objetivo es minimizar el error producido por los árboles generados utilizando para ello el método de descenso por gradiente.

En la figura [3.4] se puede observar cómo se van construyendo los árboles clasificadores y cómo cada árbol minimiza el residuo producido por el árbol anterior.

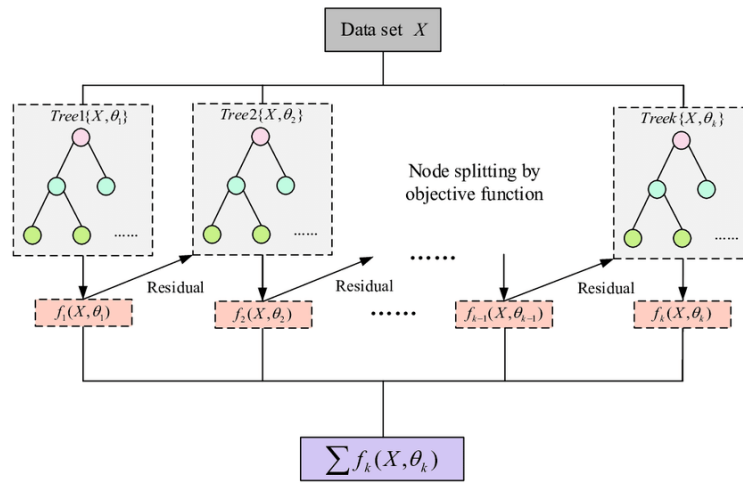


Figura 3.4: Proceso de optimización de XGBoost.

Además, *XGBoost* aplica técnicas de regularización en su función de pérdida, de tal forma que reduce la influencia individual de cada árbol generado y de sus hojas para poder dar lugar a posteriores árboles que consigan mejorar el modelo, evitando de esta manera el sobreajuste u *overfitting*.

3.1.3 Gaussian Naive Bayes

El clasificador probabilístico Naive Bayes (NB) es un modelo que se basa en el *Teorema de Bayes*, este clasificador asume ciertas suposiciones de independencia sobre los predictores para realizar las clasificaciones. Se asume que la presencia o ausencia de cualquier predictor no está condicionada por la inclusión o exclusión de cualquier otro en el conjunto de datos, es decir, cualquier característica de las observaciones es independiente del resto. Asumiendo esta independencia entre los predictores la complejidad computacional del modelo se reduce considerablemente, haciendo de este modelo uno de los más eficientes en aprendizaje estadístico.

Para utilizar este clasificador con valores reales se asume la distribución Gaussiana de las

características, a esta adaptación se le denomina como Gaussian Naive Bayes (GNB). Este enfoque es más simple, ya que únicamente es necesario calcular la media y la desviación típica de las variables de entrada para resumir dichas distribuciones, que se utilizarán para calcular la probabilidad de pertenencia a una clase en función de estas distribuciones normales.

El primer paso será calcular la denominada probabilidad a priori, que es la probabilidad de que una nueva muestra pertenezca a alguna de las clases del conjunto de entrenamiento, este cálculo servirá para determinar la predicción final de las observaciones. Posteriormente se calculará, para cada una de las variables de la muestra, la probabilidad de pertenecer a cada clase del conjunto de entrenamiento en función del grado de pertenencia a la distribución Gaussiana correspondiente a la variable. Después se aplicará esta multiplicación de probabilidades a la probabilidad a priori inicial definida a dicha clase.

3.1.4 Support-Vector Classifier

Los Support-Vector Classifier (SVC), también denominados como *Soft Margin Classifier*, son modelos orientados a clasificación múltiple [43], que se basan en proyectar los datos de entrada en un espacio multidimensional buscando la separabilidad de estas muestras en este espacio.

Los SVC construyen, lo que se denomina, hiperplanos en base a la máxima separabilidad de las clases utilizando únicamente aquellas observaciones que se encuentren en la fronteras que maximizan la distancia en el plano entre las clases. La ventaja de esta técnica es que es necesario un conjunto muy pequeño de muestras de entrenamiento para sostener los hiperplanos que forman las fronteras de decisión, estos puntos se denominan *vectores de soporte*.

La distancia entre los vectores de soporte y el hiperplano definido es denominado *margen*, y es en este punto donde entra en juego la flexibilidad de los SVC. Estos modelos aplican el denominado *margen blando*, que se basa en permitir que ciertas observaciones se encuentren en un lado erróneo del margen o incluso del hiperplano, haciendo que el modelo sea más robusto permitiendo mayor generalización a costa de clasificar erróneamente alguna de las observaciones mediante un parámetro de tolerancia C . A un mayor valor de C se permite que un mayor número de muestras violen el margen [44].

En la figura [3.5] se muestra un ejemplo aplicado de SVC, donde se observan los hiperplanos definidos que maximiza la separabilidad de ambas clases y los vectores de soporte definidos en función de distintos valores de tolerancia C .

3.1.5 Redes Neuronales

Las Redes Neuronales (NN) son modelos que emulan el comportamiento del cerebro a la hora de procesar la información, entrenándose sobre un conjunto de datos para identificar patrones entre ellos [45].

A modo de comprensión, se muestra la arquitectura de una NN , donde se pueden observar las conexiones entre cada capa de la red y sus salidas en la figura 3.6. Existe una capa de

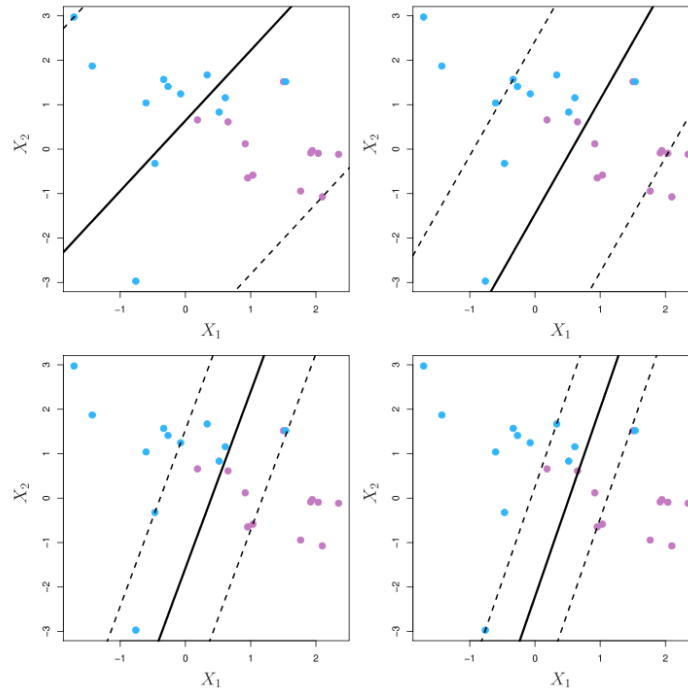


Figura 3.5: ISLR2. Ejemplo de SVC con distintos valores de C .

entrada inicial que corresponde a cada una de las características del ejemplo de entrada. Cada una de las características de la capa de entrada se conecta con cada una de las neuronas de la primera capa oculta (*hidden layer*) a través de conexiones denominadas pesos (*weights*) que son los que serán aprendidos en la red con el objetivo de encontrar patrones entre las características. Esta metodología se aplica para cada una de las *hidden layers* presentes en la arquitectura hasta la última capa que dictará la clase predicha en base a su salida (*output layer*).

Existen una serie de conceptos comunes a todas las *NN* que es conveniente nombrar para su comprensión:

- **Función de activación:** las funciones de activación son las encargadas de decidir si una neurona es activada o no en función de la entrada a esta función. Esta función suele situarse en la salida de cada capa de la red para decidir si una determinada neurona de la siguiente capa se activa o no. Existen distintos enfoques en lo que respecta a las funciones de activación, como la función logística, tangente hiperbólica y *softmax* entre otras.
- **Entropía:** la entropía sobre una variable aleatoria X es el grado de incertidumbre producido en base a los posibles valores que puede tomar como respuesta. Se calcula en base a la siguiente fórmula:

$$H(X) = - \sum_{i=1}^n p(x_i) \log_2 p(x_i)$$

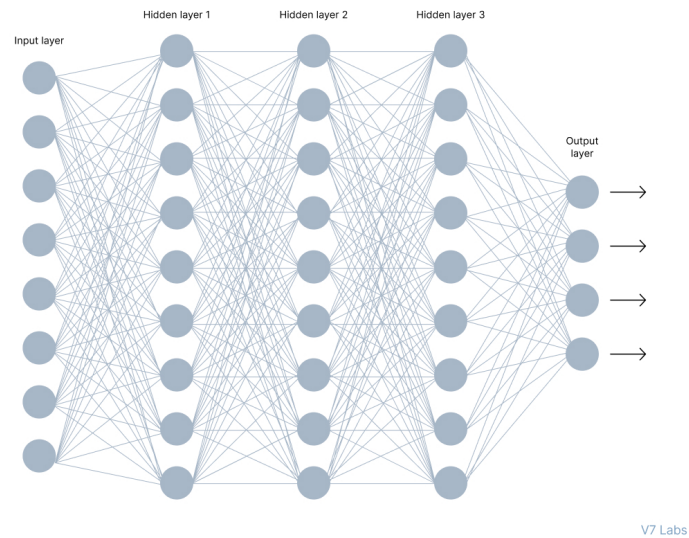


Figura 3.6: Arquitectura de una Red Neuronal [1].

Donde x_i es cada uno de los posibles valores que puede tomar la variable como respuesta y $p(x_i)$ es la probabilidad de obtener dicho valor.

- **Softmax:** se trata de la generalización en forma multidimensional de la función logística o *logistic function*. *Softmax* es una función que permite la transformación de un vector de números reales a una distribución de probabilidad. Esta función se suele aplicar como capa de activación en el último nivel en las *NN*, representando la probabilidad de que la salida de la red pertenezca a cada una de las K clases posibles en el modelo [46].

Esto es necesario debido a que normalmente los componentes de la salida de la última capa de una red neuronal (*logits*) son el resultado de la predicción en forma de números reales no normalizados, por lo tanto pueden ser mayores que 1 e incluso negativos. La función permite calcular la distribución de probabilidad en base a estos *logits* y calcular la probabilidad de pertenencia de la muestra a cada una de las K clases que componen el modelo.

- **Cross-Entropy:** el objetivo de cross-entropy es minimizar la función de pérdida (*log loss*) comparando la probabilidad de la clase predicha con respecto a su valor verdadero. Al aplicar una penalización logarítmica, las probabilidades de las clases que más disten respecto a su valor verdadero se verán más acentuadas [2].
- **Back Propagation:** en el proceso de entrenamiento de la *NN* es necesario actualizar los pesos de las capas ocultas con el objetivo de minimizar la cross-entropy total del modelo. Para minimizar este valor se utiliza el algoritmo de optimización descenso por gradiente.

Gracias a las propiedades de la función *Softmax* es posible utilizar descenso por gradiente para calcular la derivada de la función de pérdida respecto de cada uno de los

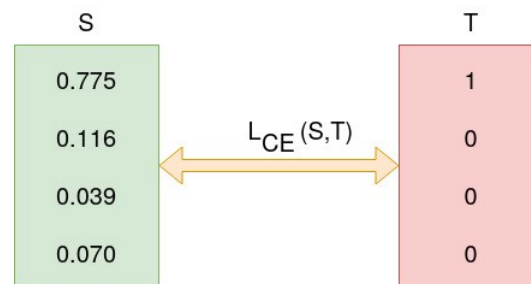


Figura 3.7: Cross-Entropy entre la función Softmax (izquierda) y el valor de la clase verdadera (derecha) [2].

pesos de las capas intermedias de la red y actualizar cada uno de ellos con el objetivo de minimizar la función de pérdida.

- **Learning Rate:** es la *tasa de aprendizaje* que define el tamaño de paso que se aplicará a la hora de optimizar los pesos de la red. Su valor está en el intervalo $[0, 1]$, de tal forma que a menor valor de la tasa de aprendizaje menor será el cambio que se produce en los pesos de las neuronas del modelo. Este parámetro no es sencillo de especificar, el *learning rate* es un regularizador que con valores altos permite que la red no caiga en *overfitting*, caso que ocurriría si el valor fuera demasiado pequeño y la minimización de la función de pérdida cayese en un mínimo local debido a aprender demasiado de los datos de entrenamiento. Si el valor es muy alto los pesos de los parámetros de la red variarían excesivamente impidiendo la convergencia en un mínimo de la función. Esta disyuntiva ha sido ampliamente estudiada en los últimos tiempos, acerca de cuál es el valor ideal del *learning rate* en las *NN* [47], aunque comunmente se configura con el valor 0.1.
- **Batch Normalization:** el proceso de entrenamiento de una red neuronal puede ser costoso, ya que existen una gran cantidad de parámetros para cada capa que son optimizados durante el proceso de entrenamiento. Esto hace que este proceso sea demasiado sensible a los parámetros inicializados en el inicio del entrenamiento de la red, como es el ejemplo de establecer una tasa de aprendizaje *learning rate* muy baja para poder converger. Esto hace que el entrenamiento sea muy lento, por lo que es necesario normalizar las entradas para cada mini-batch (subconjuntos de datos de entrenamiento con el que se entrena la red en cada época. El método *Batch Normalization* [48] normaliza los datos de tal forma que permite utilizar tasas de aprendizaje mayores además de actuar como regularizador, reduciendo así el número de capas *Dropout* que pudieran existir en la arquitectura.

Existe una clase de redes neuronales, denominadas redes neuronales convolucionales, con una serie de parámetros específicos. En concreto las redes neuronales convolucionales 1D o 2D tienen las siguientes:

- **Kernels:**

Son las estructuras que se encargan de realizar la convolución. Los kernels son matrices de pesos unidimensionales $(1 \times n)$ o bidimensionales $(n \times m)$ dependiendo del tipo de

convolución que se esté aplicando (Convolución 1-D o Convolución 2-D), y se encargan de inferir patrones en la matriz de entrada gracias a la actualización de sus pesos. En función de la profundidad de la capa, los kernels podrán encontrar patrones más simples o más complejos debido a que la entrada a cada capa es una convolución (aplicación del filtro) de las capas anteriores.

Un kernel realiza el producto escalar de sus pesos con respecto a las posiciones de la matriz de entrada (imagen o *feature map*) que colisionen en ese momento con el kernel, generando un nuevo *feature map* de menor dimensión, a menos que se utilice la técnica de *Padding* [49].

- Filtros:

Un filtro no es más que una agrupación de kernels, siempre tendrán una dimensión mayor que la definida para el kernel. Por ejemplo, si disponemos de un kernel unidimensional ($1 \times n$), el filtro contendrá k kernels de $(1 \times n)$ en la capa convolucional definida [50]

- Strides:

Son los saltos producidos por un kernel en cada etapa de la convolución, dependiendo si la convolución es dimensional o bidimensional, el stride constará de una dimensión (i), es decir, los pasos hacia la derecha en la matriz, o de dos dimensiones (i, j), los pasos hacia la derecha y hacia abajo en la matriz.

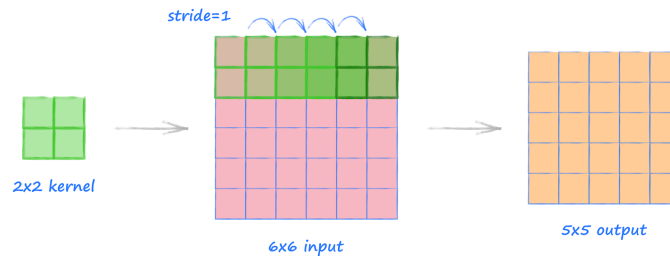


Figura 3.8: Aplicación de un kernel de dimensión 2x2 a una matriz con $\text{stride} = 1$ [3].

- Padding:

El padding es un método utilizado para incrementar la dimensionalidad de la entrada de la capa debido al desvanecimiento de los valores posicionados en zonas comprometedoras una vez aplicada la convolución. El *padding* es el proceso de generar celdas artificiales inicializadas con valor 0 que permiten que el filtro convolucional sea aplicado en su totalidad en la posición de estas zonas comprometedoras, manteniendo la información de los límites de la imagen. De otra forma los valores de estos extremos se desvanecerían a medida se incrementa la profundidad de la red (número de capas) con respecto al resto de valores de la matriz.

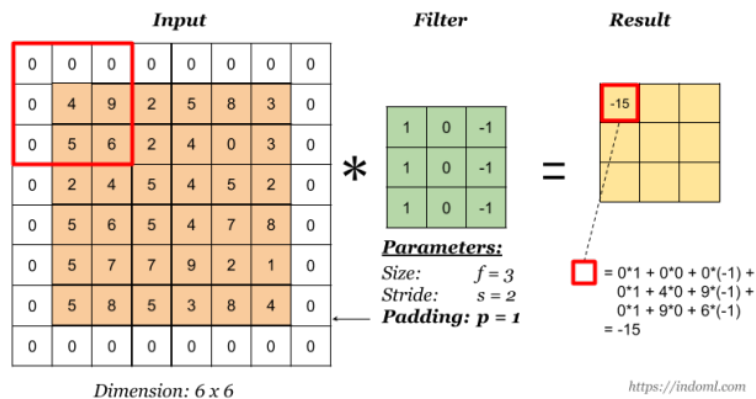


Figura 3.9: Proceso de convolucion de un kernel 3x3 sobre una entrada de 6x6 aplicando padding [4].

- Función de activación:

En el caso de las redes neuronales convolucionales, la función de activación se aplica a cada casilla proyectada por cada kernel sobre la matriz de entrada, de tal forma que cambia el valor a 0 sobre aquellos valores que resulten negativos de la convolución. En la figura 3.10 se puede apreciar cómo se aplica la función de activación *ReLU* para cada casilla de la proyección de un *kernel* bidimensional sobre una *red convolucional de dos dimensiones*.

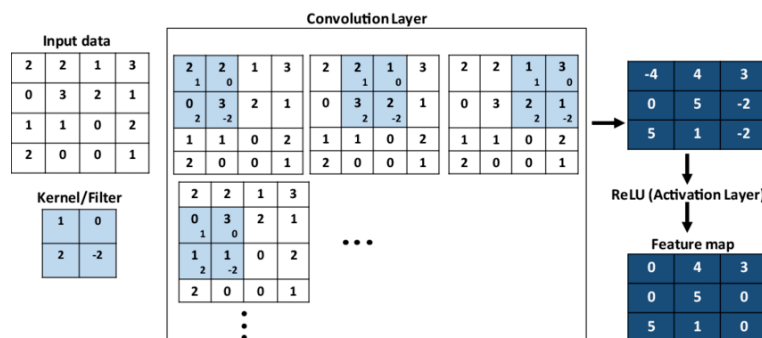


Figura 3.10: Ejemplo de ReLU aplicado a una convolución de dos dimensiones [5].

En el proceso de entrenamiento de las *CNNs* cada uno de los valores de los kernels son optimizados mediante el método *GD*, de tal forma que los pesos de cada capa son actualizados gracias a la derivabilidad de la función de pérdida.

Una *Red Neuronal Convolucional de 1 Dimensión*, o *Convolutional Neural Network 1-Dimensional (CNN-1D)*, es un tipo de red convolucional que utiliza kernels (*filters*) que son aplicados a las matrices de entrada con el objetivo encontrar ciertas características en ellas.

La baja carga computacional de estas arquitecturas las hacen atractivas para aplicarlas en tiempo real en dispositivos con pocos recursos como teléfonos móviles [31]. Sin embargo, la

complejidad computacional de las *CNN-1D* puede ser mayor que la de las *CNN-2D* debido a que necesitan desplazarse con un kernel generalmente más pequeño por la entrada de la red, además, estas redes se han demostrado ser más efectivas en distintos campos con respecto a las *CNN-2D*, como en técnicas de análisis de señales.

El resultado de este proceso es la proyección del filtro sobre un espacio dimensional denominado mapa de características (*feature maps*). Este filtro se utiliza para convolucionar los *feature maps* de la capa anterior [50] o de la imagen de entrada si se trata de la primera capa de la red.

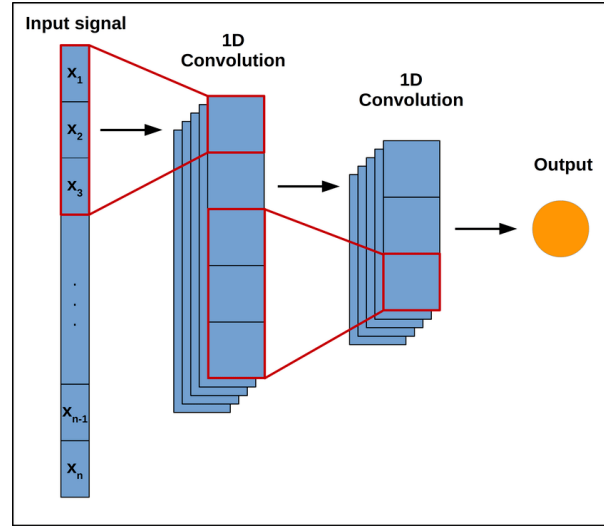


Figura 3.11: Arquitectura de una red convolucional de una dimensión con dos capas convolucionales y una salida [6].

Al ser una arquitectura unidimensional, el *kernel* tendrá que tener un tamaño $(1 \times n)$.

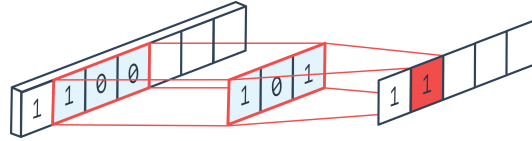


Figura 3.12: A la entrada de la red (izquierda) se aplica un kernel (en el centro) que resulta en la convolución de un mapa de características (derecha) [7].

Las técnicas convolucionales implementadas en este proyecto son las *Redes Neuronales Convolucionales de 2 Dimensiones*, o *Convolutional Neural Networks 2-Dimensional (CNN-2D)*. Al igual que en el caso de las *CNN-1D*, el filtro se aplica sobre el input de la capa, resultando en *feature maps*, sin embargo, en este caso *kernel* será de bidimensional al ser una convolución de dos dimensiones, por lo que es necesario especificar el tamaño de la matriz que recorrerá la matriz pasada como entrada a la capa correspondiente.

3.1.6 K-Nearest Neighbors

El algoritmo *K vecinos más próximos*, o K-Nearest Neighbors (KNN) [51], es una técnica de aprendizaje supervisado ampliamente utilizada para tareas de clasificación y regresión. Es uno de los algoritmos básicos del aprendizaje automático y tiene una gran importancia en el campo de la *Ciencia de Datos* debido a su simplicidad de implementación y a su interpretabilidad.

El algoritmo *KNN* asume que muestras con características parecidas deben pertenecer a la misma clase. O lo que es lo mismo, muestras parecidas deben estar cercanas en el espacio dimensional. Esta técnica se basa en representar las muestras de un conjunto de datos en base a sus características en un espacio n -dimensional y se basa en la suposición de que los vecinos más cercanos dan una. Normalmente la distancia empleada es la *Euclídea*, aunque es posible calcular otras distancias como *Manhattan* o *Chebyshev*. A medida que se incrementan las dimensiones del espacio resulta más costoso computacionalmente calcular distancias entre los puntos.

Por lo tanto, el único parámetro a configurar es el número de vecinos más cercanos que se calculará en base al punto que queramos clasificar, en la figura 3.13 se muestra un ejemplo de un problema de clasificación aplicando distintos valores al parámetros k .

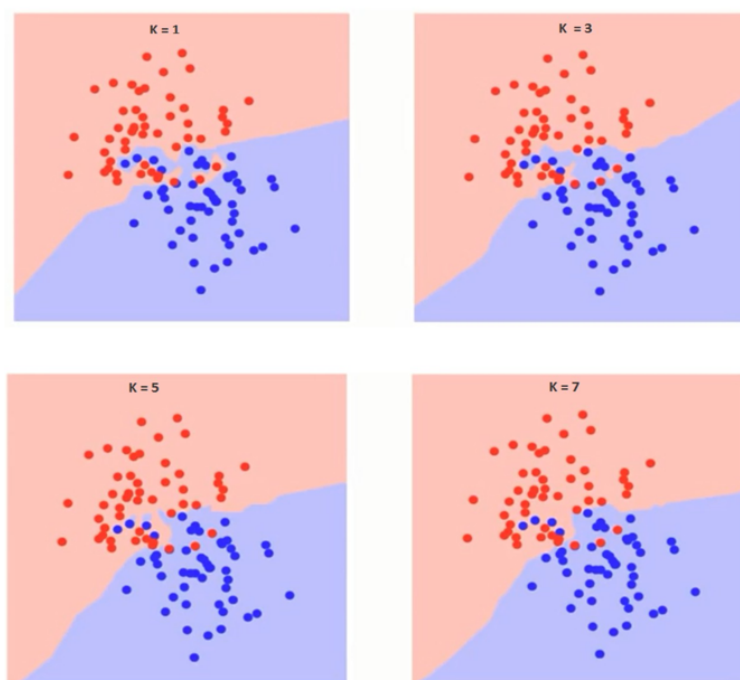


Figura 3.13: KNN aplicado con distintos valores de k [8].

3.2 Especificaciones técnicas

En esta sección detallaremos las herramientas que han sido utilizadas para poder realizar este proyecto.

3.2.1 Herramientas utilizadas

En primer lugar se ha utilizado de forma intensiva *Python*, que es un lenguaje de programación interpretado de nivel alto multiparadigma. La versión empleada para el desarrollo del proyecto ha sido 3.9.11 [52]. Dentro de este lenguaje de programación, las librerías más utilizadas han sido:

Pandas: provee de herramientas que permiten el análisis y la manipulación de datos. La versión utilizada para este proyecto es la 1.3.5 [53].

Tensorflow: utilizada para la implementación de redes neuronales permitiendo su ejecución. Este proyecto se basa en la versión 2.8.0 [54].

Sklearn: contiene múltiples modelos predictivos implementados, basado en NumPy, SciPy y Matplotlib. La versión configurada para este proyecto es 1.0.2 [55].

XGboost: contiene la implementación del algoritmo XGBoost, además de múltiples configuraciones como la ejecución en *CPU*, *GPU* y *GPU paralelizada*. La importación de esta librería ha sido en base a la versión 1.5.0 [56].

Respecto a otras herramientas *Software* utilizadas destacan:

CUDA: plataforma de computación paralelizada que permite la ejecución de código en *GPU*, esto permite que las redes neuronales puedan entrenarse con mayor rapidez que en *CPU* debido a la velocidad con la que se realizan las operaciones orientadas a datos en las tarjetas gráficas. Se ha utilizado la versión 11.6 [57].

Anaconda: distribución open-source que ofrece la flexibilidad de mantener varios entornos con distintas configuraciones y versiones de distintas librerías, facilitando además la migración entre equipos. La versión utilizada ha sido la 4.12.0 [58].

Jupyter Notebook: entorno interactivo que permite la creación, edición y ejecución de notebooks de forma local y remota. La versión utilizada para el desarrollo de este proyecto ha sido la 6.4.10 [59].

Jupyter Lab: interfaz de nueva generación que convive con el entorno Jupyter Notebook, ofrece numerosas funcionalidades como es la navegación entre distintos repositorios dentro de la interfaz. La versión instalada para la realización del proyecto ha sido la 3.3.2 [60].

DiagramsNet: plataforma utilizada para la confección de figuras mostradas en este documento [61].

Google Meets: plataforma utilizada para realizar reuniones semanales con el tutor [62].

Como sistema de control de versiones se ha utilizado *Github* [63], repositorio donde es posible subir versiones del proyecto.

3.2.2 Especificaciones del servidor

La mayor parte de los experimentos realizados en este trabajo se han ejecutado bajo un servidor con CPU *Dual AMD Rome 7742* (128 cores) y contando con una GPU *DGX NVIDIA A100* de 40 GigaBytes (*GB*).

4 Metodología

El desarrollo de este proyecto respeta tanto el proceso de desarrollo *Software* como el ciclo de vida de proyectos de *Ciencia de Datos*, por lo que se ha dividido en varias fases acontecidas que definiremos a continuación en base a la planificación mediante un *Diagrama de Gantt*:

Este diagrama proporciona una visión de las fases de un proyecto y su estimación temporal, figura (4.1).

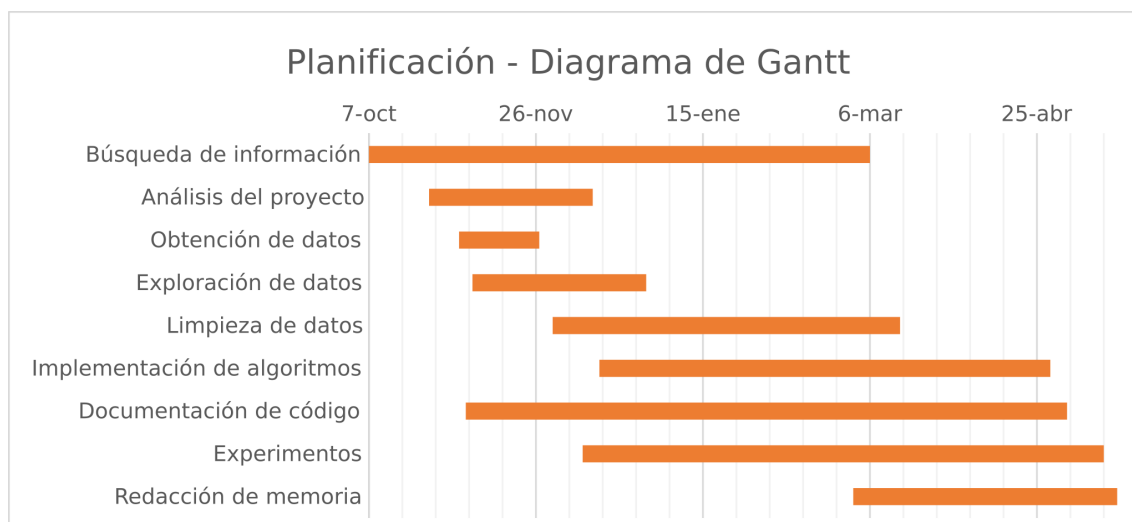


Figura 4.1: Diagrama de Gantt de la planificación del proyecto.

La búsqueda de información incluye la investigación de todo lo referente al proyecto, y por este motivo, esta fase, es la primera en el desarrollo siendo un proceso que se ha prolongado durante casi toda la evolución del trabajo.

El análisis del proyecto consiste en estudiar la viabilidad del mismo, buscando fuentes de información desde las que poder obtener los datos además de explorarlos. Es una de las fases más críticas en un proyecto de *Ciencia de Datos*, ya que si las conclusiones del estudio de viabilidad no son sólidas, se podría cometer el riesgo de empezar un proyecto en el que no es factible cubrir los objetivos.

La obtención de datos consiste en la búsqueda de repositorios donde encontrar datos que contengan la información requerida para abarcar los objetivos del proyecto. Se ha realizado visitando distintos portales de datos abiertos nacionales hasta encontrar un conjunto de datos que encajase con los objetivos, en esta fase también se involucra la exploración inicial de los datos.

La exploración de datos abarca la fase de análisis de datos, esto se realiza utilizando métodos visuales para entender las características propias del dataset, además de hacer una valoración

de la calidad de los mismos. Las primeras etapas de esta fase se complementan con el análisis del proyecto.

El siguiente paso ha sido la limpieza de datos. Gracias a la exploración, se comprenden la naturaleza de los datos y se decide qué técnicas usar para el tratamiento de valores atípicos del conjunto de datos para su posterior transformación.

Una de las tareas más importantes en el ciclo de vida de desarrollo software, que garantizan la calidad del producto, es la documentación de código. Tiene como fin clarificar conceptos y explicar el funcionamiento de los métodos que componen el desarrollo. Es una fase que se prolonga desde el inicio de la codificación en la limpieza de datos hasta poco tiempo después de terminar de implementar los modelos.

A nivel funcional, la última fase de este proyecto ha sido la realización de experimentos. Comienza poco antes que la implementación de los modelos y consiste en testar las distintas implementaciones, tanto de limpieza de datos como el funcionamiento de los modelos.

Finalmente hay que redactar la memoria, plasmando toda la información obtenida durante la evolución del proyecto.

4.1 Fases

En esta sección describiremos cada uno de los pasos que ha seguido el desarrollo del proyecto, desde la búsqueda inicial de datos hasta la implementación final de los algoritmos. Para ello, un aspecto muy importante en un TFM es el diagrama de flujo de la metodología. En este diagrama se define el flujo de ejecución del proyecto y, como se puede observar en la figura (4.2), se han dividido las etapas del proyecto en seis bloques claramente diferenciados. Cada uno de estos está orientado a una disciplina distinta en proyectos de *Ciencia de Datos* y por lo tanto serán detallados en cada una de las subsecciones posteriores.

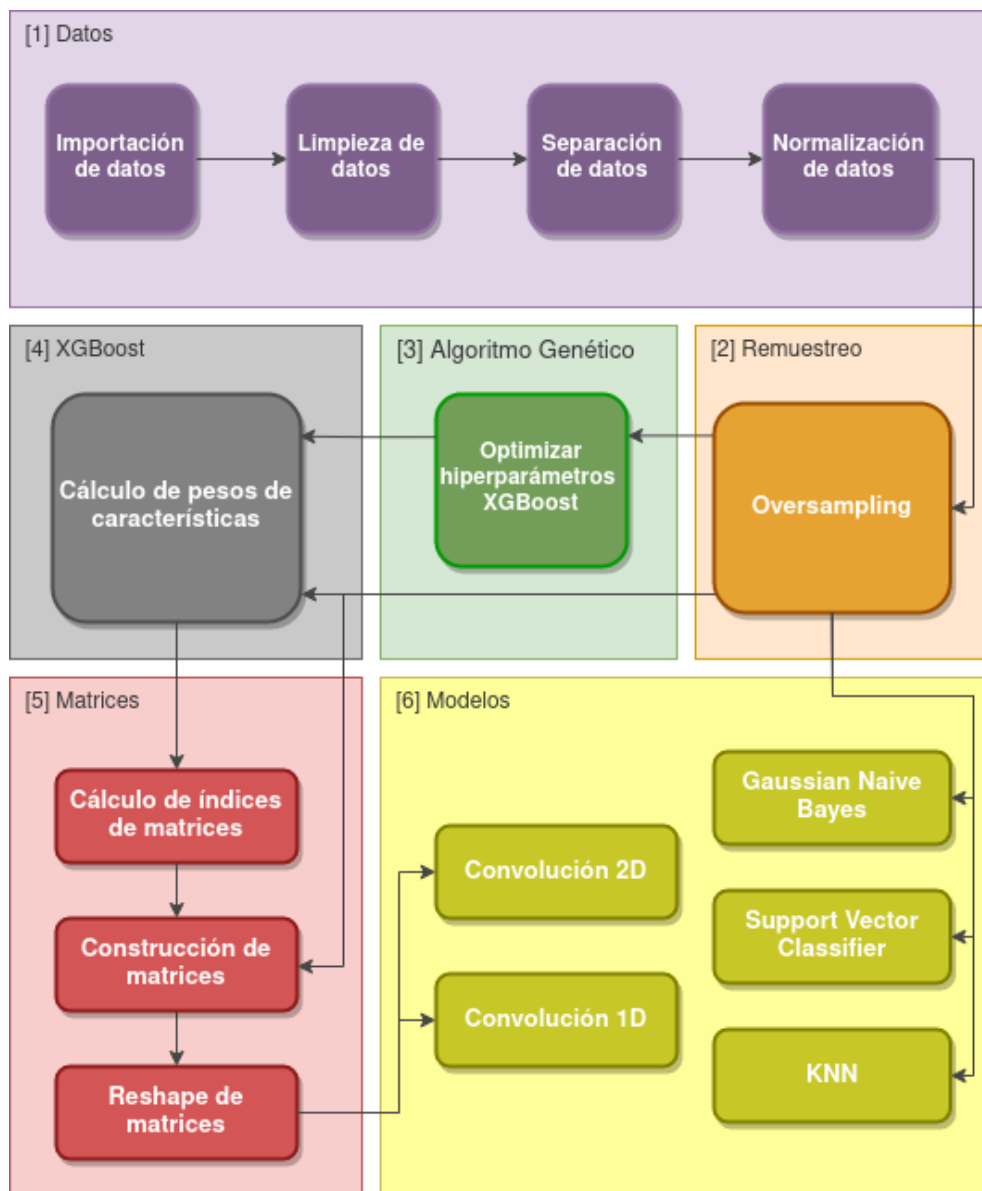


Figura 4.2: Flujo de datos del proceso del proyecto.

4.1.1 Datos

Como en cualquier proyecto de *Ciencia de Datos* el primer paso contempla la obtención, preparación y estudio de los datos. Este es el proceso en el que más tiempo se invierte en el ciclo de vida de un proyecto, algunos estudios apuntan que alrededor del 80 por ciento del tiempo en un proyecto se destina a esta tarea [64], por lo que es extremadamente importante aplicar buenas prácticas a la hora de llevar a cabo esta fase.

El conjunto de datos con el que se ha trabajado en este proyecto describe accidentes de tráfico de la ciudad de Madrid en un periodo concreto, desde el año 2019 hasta el 2022. Este dataset ha sido obtenido desde la web [65], repositorio donde es posible encontrar distintos datasets relativos a la Comunidad de Madrid.

El número total de registros en este periodo de tiempo es de 60.966 instancias, cada una de las cuales consta de 17 características que se describirán en la tabla (4.1).

Atributo	Descripción
Número de expediente	Identificador del incidente, si varios registros tienen el mismo número de expediente se consideran como un mismo accidente y cada registro representa cada una de las distintas personas involucradas en él (Conductor, Pasajero o Peatón).
Fecha	Día mes y año en el que se ha producido el incidente.
Hora	Hora y minuto del día.
Localización	Nombre de la calle (si procede).
Número	Número de la calle donde ha ocurrido el incidente (si procede).
Distrito	Nombre del distrito de Madrid donde ha ocurrido el incidente.
Tipo de accidente	Tipología de accidente, puede ser de diversos tipos (Colisión doble, Colisión múltiple, Alcance, Choque contra obstáculo, Atropello, Vuelco, Caída, Otras causas).
Estado meteorológico	Condiciones climatológicas en el momento del incidente (Despejado, Nublado, Lluvia débil, Lluvia intensa, Granizado o Nevando)
Tipo de vehículo	Clasificación en función del tipo de vehículos, p.e. motocicleta, turismo, cuadriciclo, etc.
Tipo de persona	Rol de la persona involucrada (Conductor, Pasajero o Peatón)
Rango de edad	Intervalo de edad la persona implicada.
Sexo	Sexo de la persona implicada (Hombre o Mujer).
Lesividad	Consecuencias físicas de la persona implicada, si ha necesitado asistencia sanitaria, si ha sido ingresada o si ha sido mortal.
Coordenada X	Coordenada X del accidente en formato <i>UTM</i> .
Coordenada Y	Coordenada Y del accidente en formato <i>UTM</i> .
Positivo en alcohol	Si la persona implicada ha dado positivo en el control de alcoholemia (S o N).
Positivo en drogas	Si la persona implicada ha dado positivo en el control de estupefacientes (S o N).

Tabla 4.1: Descripción de los datos.

Hay que resaltar la importancia del atributo lesividad, puesto que es la variable respuesta de este trabajo. Existen una serie de valores asignados a esta categoría, así cada dato de lesividad pertenece, al menos, a uno de los siguientes casos:

- Consecuencias leves: comprende desde aquellas personas que no han resultado heridas hasta aquellas que han necesitado ingresar en un centro hospitalario no más de 24 horas. El tipado numérico de estas casuísticas es el siguiente:
 - 1: Atención en urgencias sin posterior ingreso.
 - 2: Ingreso inferior o igual a 24 horas.
 - 5: Asistencia sanitaria ambulatoria con posterioridad.
 - 7: Asistencia sanitaria sólo en el lugar del accidente.
 - 14: Sin asistencia sanitaria.
- Consecuencias severas: implicados que han requerido un ingreso hospitalario superior a 24 horas. En este caso el tipado numérico del conjunto de datos corresponde a:
 - 3: Ingreso superior a 24 horas.
- Consecuencias fatales: víctimas mortales dentro del margen de las 24 horas posteriores al accidente. La asignación numérica a este campo es:
 - 4: Fallecido 24 horas.

Se pueden consultar más detalles de las características del dataset descripción del conjunto de datos del portal *Open Data* de Madrid [66].

1. Limpieza de datos

Una vez importados los datos, es indispensable hacer una limpieza de éstos, eligiendo las características que serán utilizadas como variables explicativas en las predicciones atendiendo además a los valores de las instancias, ya que pueden contener valores nulos, valores atípicos (*outliers*) o contener valores erróneos. Esta problemática requiere de la aplicación de distintas fases de análisis.

En el caso del dataset de accidentes de tráfico de este proyecto se han escogido las siguientes características como variables explicativas: *hora*, *distrito*, *tipo accidente*, *estado meteorológico*, *tipo vehiculo*, *tipo persona*, *rango edad*, *sexo*, *positivo alcohol*, *positivo drogas*, *vehiculos implicados*, *coordenada x utm*, *coordenada y utm*.

Una vez que se han obtenido las variables (también denominados predictores) con los que trabajarán los modelos, se han eliminado aquellos registros duplicados y aquellos que tuvieran algún valor nulo. Por lo tanto, las dimensiones finales del conjunto de datos pasarán a ser 12 variables y 54.364 registros con respecto a las 17 características y 60.966 filas originales.

2. Transformaciones de datos

A continuación se requiere la realización de transformaciones sobre los datos para que los modelos utilizados trabajen con un conjunto de datos bien definido y consistente.

Gran parte de los modelos de ML necesitan de datos de entrada numéricos para poder comprenderlos, además existe la necesidad de normalizar estos valores para que estén en la misma escala y el entrenamiento sea exitoso, por lo tanto, lo primero es la realización de una serie de transformaciones que conviertan las variables categóricas a variables numéricas.

En primer lugar ha sido necesario transformar las columnas *coordenada x utm* y *coordenada y utm* a números enteros, ya que estas variables eran inicialmente de tipo *String*. Además, se da el caso de que el rango de estas variables es del orden de 7 a 10 dígitos, evitando cualquier formato de decimales estandarizado (utilizando puntos y comas indistintamente en distintas posiciones de los mismos), debido a esto ha sido necesario crear un proceso que analizase cada casuística y los tradujese a un formato estandarizado.

Las columnas *positiva alcohol* y *positiva drogas* se han unido en una nueva columna debido a la cantidad de valores nulos que existía en la segunda variable, por lo que se crea una nueva columna que hace referencia a la intoxicación etílica o de estupefacentes.

La variable *localización* ha sido transformada a *tipo de carretera*, con el objetivo de definir un criterio para clasificar el tipo de vía donde se ha producido el incidente, como por ejemplo una carretera, una autovía, glorieta, etc. Al no existir un servicio que ofrezca la tipología de la calle dado el nombre de la vía o las coordenadas, ha sido necesario tratar esta problema desde otro punto de vista mediante expresiones regulares. El término *expresión regular* debe su origen a la teoría de las matemáticas y ciencias de computación, que refleja la propiedad de *regularidad* que caracteriza a las expresiones matemáticas [67]. Una expresión regular es un tipo de patrón utilizado para encontrar una combinación de caracteres en una cadena de texto. Para clasificar el tipo de carreteras en este proyecto se han diseñado una serie de expresiones regulares que coinciden con ciertos criterios respecto a los valores de la variable *localización* con el fin de distinguir distintos tipos de vía.

Las tipologías de clases de carreteras son *Parking*, *Aeropuerto*, *Cuesta*, *Paseo*, *Parque*, *Túnel*, *Polígono*, *Camino*, *Glorieta*, *Puerta*, *Puente*, *Plaza*, *Bulevar*, *Travesía*, *Calzada*, *Carretera*, *Avenida*, *Autovía* y *Calle*.

No obstante, la aplicación de las expresiones regulares generalmente no son una solución empírica a un problema, ya que hay casos que pueden no contemplarse al diseñar estos patrones de forma manual. En el caso de este proyecto, su aplicación conlleva una serie de inconvenientes. Así, debido a las necesidades del problema, estas expresiones regulares están diseñadas jerárquicamente, de forma que aquellos valores de la variable *localización* que coincidan con el primer patrón definido de la expresión regular serán asignados a esta categoría. Esto supone un impedimento a tener en cuenta, ya que muchos de los accidentes se producen en intersecciones, carriles de aceleración que conectan dos elementos, vías cuyo nombre contiene el tipo de otra vía, etc. Por ejemplo si se da el caso de que exista algún patrón no definido como expresión regular, esto provocará que estas localizaciones se asignen con respecto al primer patrón definido encontrado, llegando a clasificar erróneamente el tipo de vía. Como consecuencia, la jerarquía de la definición de las expresiones regulares es un punto crítico ya que se busca maximizar la clasificación de aquellos tipos de vía con menor número de apariciones,

como es el caso de parking o aeropuerto, mientras se minimiza el error en la clasificación.

Por otro lado hay que tratar aquellos valores que no hayan coincidido con los patrones definidos. Esto se ha podido revisar manualmente coincidiendo todas con nombres de calles al que no se les ha asignado la palabra "calle".

En la variable *hora*, al ser un campo continuo, ha sido necesario discretizarla según intervalos, distinguiendo entre noche y día en función de la hora en la que se ha producido el incidente.

En la tabla (4.2) se define el resto de codificaciones aplicadas sobre el resto de variables del modelo para transformar estos campos a formato numérico.

Característica	Tipado
Lesividad	0: Accidentes leves (1, 2, 5, 6, 7, 14). 1: Accidentes severos (3). 2: Accidentes fatales (4).
Hora	1: Noche (6 PM - 6 AM). 2: Día (6 AM - 6 PM).
Distrito	En función de orden de aparición.
Tipo Accidente	1: Colisión fronto-lateral. 2: Alcance. 3: Colisión lateral. 4: Choque contra obstáculo fijo. 5: Colisión múltiple. 6: Caída. 7: Atropello a persona. 8: Colisión frontal. 9: Otro. 10: Solo salida de la vía. 11: Vuelco. 12: Atropello a animal. 13: Despeñamiento.
Tipo de carretera	1: Parking. 2: Aeropuerto. 3: Cuesta. 4: Paseo. 5: Parque. 6: Túnel. 7: Polígono. 8: Camino. 9: Ronda. 10: Glorieta. 11: Puerta.

Característica	Tipado
Tipo de carretera	12: Puente. 13: Plaza. 14: Boulevard. 15: Travesía. 16: Calzada. 17: Carretera. 18: Avenida. 19: Autovía. 20: Calle.
Estado Meteorológico	1: Despejado. 2: Nublado. 3: Lluvia débil. 4: Lluvia intensa. 5: Granizando. 6: Nevando. 7: Se desconoce.
Tipo Vehículo	En función de orden de aparición.
Tipo Persona	1: Conductor. 2: Pasajero. 3: Peatón.
Rango Edad	1: Menores de 18 años. 2: De 18 a 25 años. 3: De 25 a 65 años. 4: Mayores de 65 años. 5: Edad desconocida.
Sexo	1: Hombre. 2: Mujer. 3: Desconocido.
Positivo	1: Sí. 2: No.

Tabla 4.2: Transformaciones aplicadas a los datos.

La transformación numérica de los datos es un proceso crítico, ya que esta codificación

será la entrada de los modelos utilizados. Una representación que no refleje correctamente el tipo de cada campo original influirá negativamente en la precisión de los modelos implementados.

3. Análisis de datos

Una de las fases más importantes antes de comenzar el modelado en cualquier proyecto *Data Science* es el análisis de datos. Este proceso tiene como objetivo la descripción de los datos, identificación de *outliers*, valores erróneos y tendencias que se puedan dar en ellos.

Si se analizan los datos que correspondan a cada una de las tres posibles clases de lesividad (leves, severos y fatales) realizando un histograma (4.3), se puede observar que el dataset se encuentra claramente desbalanceado con respecto a la variable respuesta, contando con 53.009 accidentes leves, 1.271 severos y 84 fatales. Un conjunto de datos desbalanceado se define como aquel que contiene un número de instancias mucho mayor de determinadas clases con respecto al resto [68]. Esto se convierte en un problema para los modelos de clasificación ya que estos modelos tenderán a predecir las muestras como aquellas que pertenecen a las mayoritarias sobre el conjunto de test debido a que las reglas de clasificación de las clases menos numerosas tienden a ser ignoradas.

El desbalanceo de datos es un problema ampliamente estudiado a lo largo de los años y existen numerosos métodos orientados a solventarlo mediante distintas técnicas de muestreo [69], por lo que será necesario remuestrear estos datos mediante una técnica, como por ejemplo Borderline Synthetic Minority Over-sampling Technique 2 (SMOTE-II).

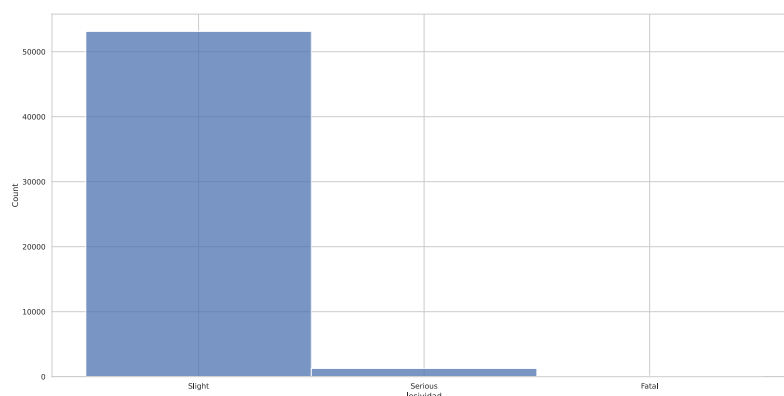


Figura 4.3: Histograma de clases de accidente en el conjunto de datos original.

Es interesante observar el grado de correlación entre las variables de forma que si se encuentran campos muy correlacionados se podría eliminar alguno de ellos. Para realizar

este análisis se utiliza el coeficiente de correlación de *Pearson* [70], que toma un rango de valores entre -1 y 1. Como resultado la correlación será más pronunciada cuanto más se aproxime a -1 o a 1 mientras que será más débil al aproximarse a 0.

En la figura (4.4) podemos observar la matriz de correlación de las variables explicativas del conjunto de datos del proyecto. Analizando dicha matriz se puede comprobar que las únicas variables que están medianamente correlacionadas son *coordenada x utm* y *distrito*, con una correlación positiva de 0.44, sin embargo no es un valor tan alto como para eliminar alguna de las dos las características. Así pues, el estudio de la correlación muestra que las variables de datos elegidas no están correlacionadas y se puede continuar con la siguiente fase del proyecto.

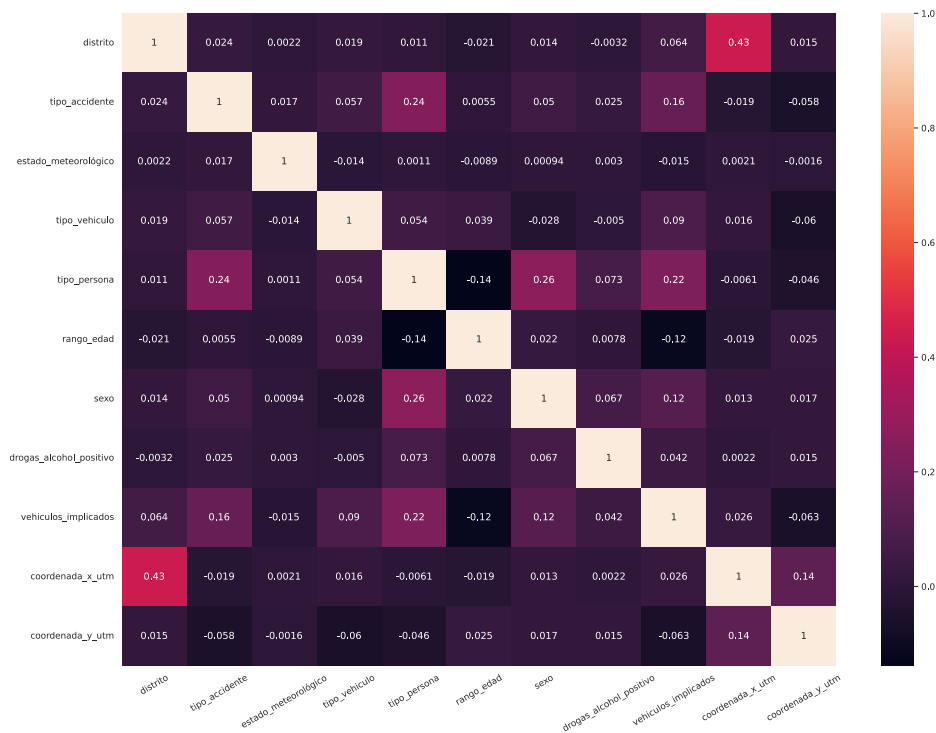


Figura 4.4: Matriz de correlación para los predictores escogidos del dataset.

4. Normalización de datos

La normalización de datos es un proceso necesario a la hora de obtener buenos resultados en los modelos predictivos de *Machine Learning*. Cuando un modelo es entrenado, existen características representadas en distintas escalas, y las que contienen un rango de valores numérico más alto, ya sea por la naturaleza de la variable o porque se encuentren en otro rango, dominan a las que se encuentren en un rango menor, influenciando

negativamente en los modelos de aprendizaje automático [71].

Así pues, el proceso de normalización tiene como objetivo minimizar el sesgo de aquellas características cuya contribución sea mayor a la hora de encontrar patrones entre los datos. Existen distintas técnicas de normalización como por ejemplo Mean Centered (MC), Variable Stability Scaling (VSS) o Min-Max Normalization (MMN) entre otras [72]. En este proyecto se ha utilizado la normalización Z-Score Normalization (ZSN) debido a que consigue representaciones de acuerdo a una distribución normal. Para ello, se utiliza la media y la desviación típica para reescalar los datos de tal forma que la distribución de ellos esté definida por una media de cero y una desviación típica unitaria., siguiendo la conocida fórmula $x^* = \frac{x-u}{\sigma}$, donde x^* es una muestra de una característica de los datos, u es la media total de dicha característica y σ es la desviación típica total de los valores de la característica.

Los resultados obtenidos después de aplicar esta técnica se pueden interpretar como la distancia de cada valor con respecto a la media.

5. Separación de datos

La siguiente fase en cualquier modelo de ML es la separación de datos (*split*). Esta fase consiste en dividir el conjunto total de registros en al menos dos subconjuntos, uno de entrenamiento y otro de test. El modelo se entrenará en base al conjunto de entrenamiento y se evaluará con el de test, los resultados sobre este conjunto permitirán comparar los modelos en base a las predicciones sobre las muestras que nunca han visto.

Comúnmente la proporción de datos de entrenamiento y test está establecida en 0.8 y 0.2 respectivamente. En nuestro caso se ha elegido esta proporción, elegido un valor de 80 por ciento para el entrenamiento y 20 por ciento restante para el conjunto de test, por lo que tendremos un total de 43.603 muestras para el conjunto de entrenamiento y 10.901 para el de test.

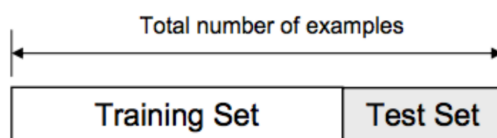


Figura 4.5: División de un conjunto de datos en datos de entrenamiento y test [9].

4.1.2 Remuestreo

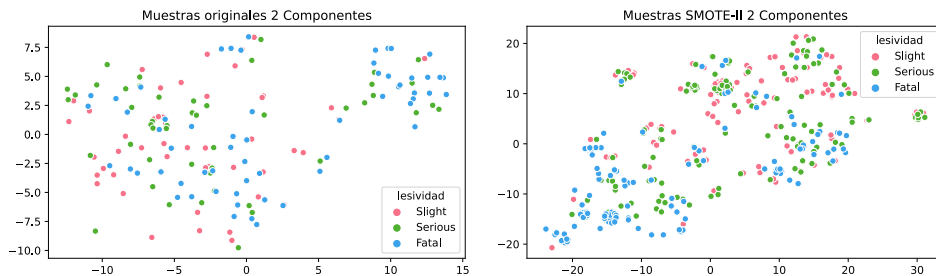
Con el objetivo de que el modelo no se vea muy afectado debido a la diferencia de las clases mayoritarias respecto a las minoritarias se hace necesaria la utilización de técnicas de remuestreo. Estas técnicas permiten operar sobre un conjunto de datos para balancearlos, y se aplican únicamente al conjunto de entrenamiento, ya que la intención es influir sobre el aprendizaje del modelo para aumentar el rendimiento de las predicciones sobre el conjunto de

test, si aplicásemos remuestreo sobre este último conjunto estaríamos falseando los resultados de las predicciones.

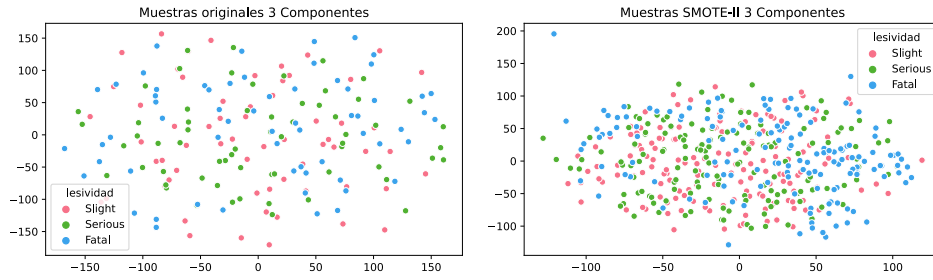
En este proyecto se ha hecho uso de la generación de datos sintéticos como método de remuestreo. Estos procedimientos permiten generar datos artificiales en base a los límites que separan unas clases de otras. Más concretamente, se ha utilizado la técnica Borderline Synthetic Minority Over-sampling Technique 2 (SMOTE-II) [73]. Este método selecciona los vecinos más cercanos de la misma clase y genera nuevas muestras en base al espacio entre la clase minoritaria y sus vecinos más cercanos.

SMOTE-II ha sido utilizado para generar más muestras artificiales de los accidentes pertenecientes a las clases minoritarias (*severos* y *graves*). Este nuevo conjunto de datos servirá como entrenamiento para los modelos, evitando que tiendan al sobreajuste. Una vez aplicado SMOTE-II se obtienen 42.508 muestras de cada una de las clases de accidentes. Es útil observar cuál es la representación espacial de los datos sintéticos generados por SMOTE-II en deferencia a los datos originales. Para esto, se ha utilizado el método t-Distributed Stochastic Neighbor Embedding (T-SNE) [74], que permite visualizar las proyecciones de datos multidimensionales en espacios bidimensionales o tridimensionales. Este modelo debe su origen a su antecesor Stochastic Neighbor Embedding (SNE), siendo una versión optimizada de éste. Mientras que SNE proyecta los datos convirtiendo las distancias Euclídeas, entre las muestras, a probabilidades condicionales, el T-SNE modifica la función de coste para proyectarlos mediante una distribución t-Student, permitiendo trabajar con gradientes simplificados. En la figura (4.6) se muestran las proyecciones de T-SNE (tanto la representación bidimensional como la tridimensional) sobre el conjunto de datos de entrenamiento original y aquellos que han sido generados artificialmente por SMOTE-II.

El T-SNE de 2D aplicado sobre los datos generados por SMOTE-II (4.6b) nos permite observar cómo se han generado las muestras con respecto a los datos originales (4.6a) en una proyección bidimensional. Se aprecia cómo se han producido las nuevas muestras de los accidentes graves (azul) calculando la cercanía de los puntos en base a las fronteras de división.



(a) T-SNE de 2 componentes aplicado a los datos originales. (b) T-SNE de 2 componentes aplicado a los datos generados por SMOTE-II.



(c) T-SNE de 3 componentes aplicado a los datos originales. (d) T-SNE de 3 componentes aplicado a los datos generados por SMOTE-II.

Figura 4.6: T-SNE de 2 y 3 componentes aplicado a los datos originales y a los generados sintéticamente (SMOTE-II).

4.1.3 Algoritmo Genético

En este proyecto se ha hecho uso del algoritmo XGBoost para calcular los pesos asignados a cada una de las características de los accidentes. El algoritmo XGBoost tiene una serie de hiperparámetros que es necesario optimizar para obtener un buen rendimiento. Esta es una etapa crítica en el modelo presentado que requiere la utilización de un algoritmo adecuado.

Para esta optimización de los hiperparámetros de XGBoost, se ha hecho uso de algoritmos evolutivos. En estos algoritmos cada individuo, perteneciente a la población de una generación, es una solución específica a los valores de los hiperparámetros, de tal forma que a lo largo de las iteraciones los individuos evolucionarán mediante el cruce y la mutación para dar lugar a nuevas configuraciones de hiperparámetros optimizadas [75].

Debido al coste computacional que tendría optimizar todos los parámetros, por la magnitud del espacio de búsqueda, se ha seleccionado un subconjunto de aquellos que más influencia tienen en el entrenamiento del modelo. En este proyecto, los hiperparámetros de cada individuo de la población son:

1. Profundidad máxima: es la máxima altura que puede tomar el árbol. Si el árbol de decisión alcanza demasiada profundidad tenderá al *overfitting* ya que aprenderá relaciones complejas entre los datos que pueden deberse a ruido en los datos de entrenamiento.
2. Peso mínimo de los hijos: es el mínimo peso que se establece a la hora de crear un nuevo nodo en el árbol. Cuando se entrena un árbol de decisión éste genera nuevos nodos en base a máxima separabilidad de los datos de entrenamiento en cada nivel. Con el límite de peso de los hijos establecemos un umbral mínimo de muestras que deben pertenecer a un nodo para realizar la separación. Un valor bajo en este parámetro permitirá crear nodos con menos muestras y por lo tanto el modelo tenderá al *overfitting*.
3. ETA: tamaño de paso utilizado para aplicar descenso por gradiente para minimizar la pérdida de los árboles anteriores.

En los algoritmos evolutivos, la inicialización y mutación de los valores de los individuos viene dada por una limitación mínima y máxima. Si esta restricción no se contemplase, los

hiperparámetros podrían tomar valores extremos, reduciendo así el rendimiento de entrenamiento y el de las predicciones. Por lo tanto los individuos variarán sus parámetros tomando un valor aleatorio dentro de rangos definidos. Los parámetros de las nuevas soluciones mutarán dentro de unos límites específicos para cada parámetro, establecidos como máximos y mínimos.

Hiperparámetro	Inicialización	Mutación
Profundidad Máxima	[1, 25]	[-6, 6]
Peso mínimo de los hijos	[0.01, 20.0]	[-7, 7]
ETA	[0.01, 1]	[-0.3, 0.3]

Tabla 4.3: Límites de inicialización y mutación de los hiperparámetros de los individuos.

Una vez inicializados aleatoriamente los individuos de la población, se evaluarán instanciando los modelos XGBoost correspondientes. La función *fitness* que evaluará cada individuo será la métrica Micro F1-score, de tal forma que en cada una de las generaciones definidas se comprobará si existe algún individuo de la población en ese momento que logre superar el Micro F1-score del mejor individuo hasta el momento.

Una vez evaluados los individuos de una generación, los 15 mejores se cruzarán para dar lugar a nuevos hijos, que tendrán una probabilidad de mutación para cada una de sus 4 características. En el momento de que existan individuos repetidos en la población, estos serán eliminados para dar lugar a nuevas inicializaciones aleatorias favoreciendo así la diversidad de la población. Los parámetros del mejor individuo al cabo de las generaciones correspondientes serán los hiperparámetros del algoritmo XGBoost.

4.1.4 XGBoost

Una vez se han optimizados los hiperparámetros del algoritmo de clasificación XGBoost, se utiliza este para calcular los pesos de las variables utilizadas en el conjunto de datos. Este modelo entrenado tiene como entrada los datos (variables) de los accidentes de tráfico y como salida los pesos de estas variables [76]. Estos pesos indican el grado de importancia que tiene cada característica, del conjunto de datos, a la hora de entrenar el árbol, por lo tanto, aquellas características a las que se les asigne más peso habrán sido aquellas que han jugado un papel clave en las decisiones de los árboles. Los pesos son asignados para cada característica del conjunto de datos con el que ha sido entrenado XGBoost de tal forma que permite realizar un análisis comparativo de los atributos y saber qué predictores son más importantes.

4.1.5 Matrices

Las redes neuronales convolucionales (CNN) aprenden patrones sobre la entrada de datos como matrices. Esto implica que, estas estén construidas de tal forma que se maximice la representación de la información, es decir, es necesario aplicar técnicas que posicionen cada característica en un elemento de la matriz maximizando la información de los accidentes. Por lo tanto, una vez se tienen los datos normalizados y muestreados, el siguiente paso será transferir cada una de las muestras tabulares de los accidentes a una matriz, donde a cada característica se le asignará un elemento de la matriz, de tal forma que éstas sean la entrada

a las *CNN*. Para este objetivo, se va a aplicar un algoritmo, que asigna las características de una muestra en representación tabular en función de la importancia que éstas presenten en una jerarquía [11].

Las características que provocan un accidente de tráfico pueden englobarse en una serie de elementos o categorías principales, concretamente: *características del conductor, el estado de la carretera, características propias del vehículo y condiciones del ambiente* [77]. Basándonos en esto se realiza una asignación de cada característica del dataset en una de estas categorías. La tabla (4.4) muestra las asignaciones de las variables explicativas del conjunto de datos en función de esta jerarquía.

Categoría	Característica
Accidente	Coordenada X. Coordenada Y. Hora. Vehículos implicados. Tipo de accidente.
Carretera	Distrito. Tipo Carretera.
Ambiente	Estado meteorológico.
Vehículo	Tipo de vehículo.
Conductor	Tipo Persona. Sexo. Rango Edad. Positivo.

Tabla 4.4: Jerarquía de categorías y características.

Una vez definida la jerarquía de características de los accidentes de tráfico, así como los pesos asociados a cada uno de ellos, se construyen las matrices de entrada de las redes convolucionales. Es importante remarcar que las matrices de entrada son de tamaño (5×5) debido a que hay 5 categorías y, a su vez, hay como mucho 5 variables de cada categoría (ver tabla (4.4)). Así pues, el proceso de construcción de las matrices es:

1. Generación de n matrices inicializadas a 0, donde n es el número de muestras en el dataset.
2. Asignación de una fila a cada padre en función de su peso.
3. Asignación de cada característica hija, en función de su peso, dentro de la fila de su padre.

Se deben tomar las siguientes consideraciones a la hora de construir las matrices:

1. La importancia de un padre viene dada por la suma de los pesos de las características hijas.

2. La asignación de las filas de la matriz a las características padres se realiza de forma intercalada en función de su peso. Aquel padre que más importancia tenga irá posicionado en la fila central de la matriz, el segundo padre irá posicionado por encima de éste y el tercero por debajo y así sucesivamente, de tal forma que se irá creando una estructura en la que dichos padres se interpolan entre las filas en función de su peso.
3. Una vez se han asignado las categorías padre a las filas se realiza el mismo procedimiento con las características hijas a nivel de columna. Estas características se asignarán en una posición dentro de la fila de su categoría padre, donde aquella que más importancia tenga irá posicionada en el centro, la segunda irá posicionada a su izquierda, la tercera a la derecha y así sucesivamente.

La finalidad de posicionar las características más influyentes en las zonas centrales de la matriz se debe a que las CNN utilizan los kernels para recorrer la imagen en base a un desplazamiento, por lo tanto, estos kernels convolucionarán más veces estas posiciones donde se encuentran las características más influyentes respecto a si se sitúan en los extremos de la matriz.

Un ejemplo de la construcción de estas matrices se ve reflejado en la figura (4.7).

Categoría 5		Hijo 5.2	Hijo 5.1		
Categoría 3	Hijo 3.4	Hijo 3.2	Hijo 3.1	Hijo 3.3	
Categoría 1		Hijo 1.2	Hijo 1.1	Hijo 1.3	
Categoría 2	Hijo 2.4	Hijo 2.2	Hijo 2.1	Hijo 2.3	Hijo 2.5
Categoría 4			Hijo 4.1		

Figura 4.7: Ejemplo de posicionamiento de los elementos en una matriz. A las características se les asignan las filas en función de su peso y a las categorías hijas una columna dentro de la categoría correspondiente en función de su peso.

Una vez obtenidos los índices de las matrices se posicionará cada característica de los datos en la posición asignada dentro cada matriz. Cabe recordar que estas características están normalizadas bajo ZSN, por lo que la matriz contendrá los valores de cada característica normalizados. Como resultado de este proceso se obtienen las matrices que serán la entrada de las CNN.

4.1.6 Modelos

Uno de los objetivos específicos de este proyecto es la comparación del modelo de *aprendizaje profundo* basado en redes neuronales convolucionales con otros modelos predictivos. Primeramente, se definen las arquitecturas que trabajan con observaciones tabulares normalizadas, es decir, aquellos que tienen como entrada un conjunto de datos de tipo real, como

son Gaussian Naive Bayes (GNB), K-Nearest Neighbors (KNN) y Support-Vector Classifier (SVC). Posteriormente detallaremos las implementaciones de CNN, que es la que trabaja con los datos en forma de matrices.

4.1.6.1 Gaussian Naive Bayes (GNB)

El modelo GNB asume que cada una de las variables pertenecientes al dataset son independientes. En la instanciación de este modelo no especificaremos ninguna probabilidad a priori, por lo que el modelo las calculará en función del número de muestras pertenecientes a cada clase en base al resto. En definitiva, es un algoritmo muy simple que no tiene muchos parámetros.

4.1.6.2 Support-Vector Classifier (SVC)

Para implementar este modelo ha sido necesario fijar el valor de regularización C , que representa la tolerancia a que ciertas observaciones puedan sobrepasar los márgenes del hiperplano separador. Con la finalidad de generalizar el modelo, este parámetro se ha establecido a 1. Por otro lado es necesario especificar el tipo de kernel con el que entrenará el modelo, en nuestro caso se ha utilizado un kernel radial, que medirá la distancia entre los puntos en función de la similitud que presenten.

Las distancias que mide el kernel radial se definen en la siguiente fórmula:

$$K(X_1, X_2) = \exp\left(-\frac{\|X_1 - X_2\|^2}{2\sigma^2}\right)$$

Donde X_1 y X_2 son los puntos que se medirán en base al kernel K , $\|X_1 - X_2\|$ es la distancia euclídea y σ es la varianza. SVC ha sido entrenado en base a los datos de entrenamiento tabulares remuestreados por SMOTE-II.

4.1.6.3 K-Nearest Neighbors (KNN)

El método KNN servirá como referencia para testar el rendimiento del resto de modelos. Al ser un método que se aplica sobre un conjunto de datos tabular original, no hará uso de las matrices generadas.

Es necesario optimizar los parámetros de este algoritmo para conseguir un buen rendimiento, por lo que aplicaremos la técnica *Grid Search* [78]. Esta técnica permite la optimización de los valores de los hiperparámetros mediante una búsqueda exhaustiva en un espacio de búsqueda definido por el usuario, probando distintas combinaciones hasta cubrirlo por completo.

KNN construye el espacio de proyecciones mediante los datos de entrenamiento remuestreados por XGBoost, y clasifica las muestras del conjunto de test en base a la cercanía de los vecinos proyectados del conjunto de entrenamiento.

4.1.6.4 Redes Neuronales Convolucionales (CNN)

Una vez definidos los pasos que sigue el entrenamiento de una red neuronal y las características propias de las redes neuronales convolucionales, podemos analizar las arquitecturas de las CNNs que se han aplicado en este proyecto. Cabe mencionar que el funcionamiento de las

CNNs únicamente difiere en el tamaño del *kernel* y la forma en la que éste se desplaza debido a su dimensionalidad, por lo tanto detallaremos ambas arquitecturas de la misma forma.

La arquitectura consta de cuatro capas convolucionales con tamaños de kernel de 1×3 en caso de las CNN-1D y de tamaño 3×3 para las CNN-2D. Estos kernels se proyectarán en 256 canales para formar el filtro convolucional asociado a cada capa. A la salida de cada uno de los mapas de características se aplica un proceso de Batch Normalization.

El *padding* del kernel se ha establecido en 1 para ambos tipos de redes, de tal forma que las convoluciones se aplicarán añadiendo ceros en los límites de las matrices, y los *strides* en (1) para las CNN-1D y (1, 1) para las CNN-2D, por lo tanto el desplazamiento de los kernels se hará píxel a píxel tanto en las CNN-1D como en las CNN-2D.

A la salida de cada capa convolucional se aplica la función de activación Rectified Linear Unit (ReLU), que se comporta devolviendo el valor 0 para aquellas entradas que sean negativas y el valor original para aquellas que sean positivas, se puede apreciar el comportamiento en la figura (4.8). El rendimiento de esta función de activación en el campo de las matrices está ampliamente extendido, además, evita la probabilidad de aparición del gradiente evanescente [79].

$$f(x) = \begin{cases} 0 & \text{if } x \leq 0 \\ x & \text{if } x > 0 \end{cases}$$

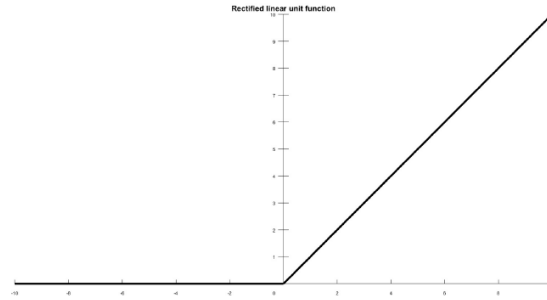


Figura 4.8: Función ReLU [5].

La salida de la última capa de la convolución transforma la matriz del mapa de características de tamaño 5×5 generada a una capa que aplanará la matriz de tal forma que la convertirá en un vector unidimensional de 1×25 . A continuación se aplicará una capa densa que conectará cada uno de los 25 nodos de la capa *Flatten* con los 128 nodos de la capa densa, que generará los logits antes de aplicar la última función de activación *Softmax* que devolverá la clase predicha.

Para ejemplificar la arquitectura de las CNN propuestas se muestra el caso de la CNN-2D en la figura (4.9)

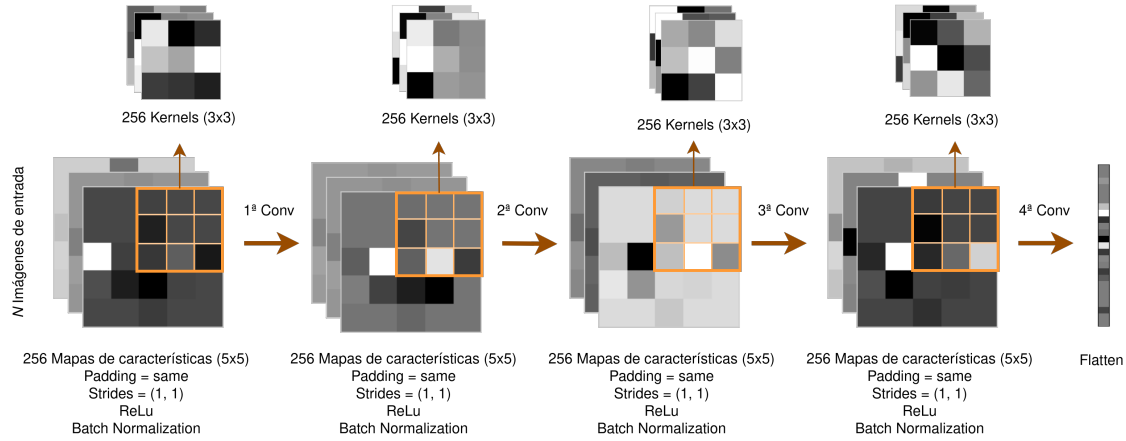


Figura 4.9: Arquitectura de la CNN-2D mostrando una kernels aprendidos durante el entrenamiento.

4.2 Medidas de calidad

A continuación se definen las métricas comúnmente utilizadas para evaluar la calidad de las clasificaciones de los modelos.

4.2.1 Métricas de clasificación

1. **Precisión:** se trata el porcentaje de acierto al clasificar una clase. En el caso de este proyecto representa el porcentaje de accidentes correctos de una clase con respecto al total de accidentes predichos como dicha clase. Por ejemplo, de todos los accidentes identificados como leves, el porcentaje de los que eran leves realmente. Esta métrica se calcula dividiendo el total de verdaderos positivos respecto a la suma de verdaderos positivos y los falsos positivos.

$$\text{Precision} = \frac{TP}{TP+FP}$$

2. **Exhaustividad:** se trata el porcentaje de identificaciones totales del modelo para una clase. Para este proyecto la exhaustividad representa el porcentaje identificaciones correctas para una clase de accidente. Por ejemplo, del total de accidentes leves, qué porcentaje de identificaciones correctas han sido predecidas por el modelo. El cálculo de esta métrica se basa en la división de verdaderos positivos con respecto a la suma de verdaderos positivos más los falsos negativos.

$$\text{Exhaustividad} = \frac{TP}{TP+FN}$$

3. **F1-Score:** es una métrica que resume la precisión y exhaustividad en un solo valor para mostrar cómo de bien se realiza la clasificación de verdaderos positivos con respecto al coste de falsos negativos que esto conlleva. Es la métrica de clasificación más utilizada.

$$\text{F1 Score} = 2 \cdot \frac{\text{Precision} \cdot \text{Exhaustividad}}{\text{Precisión} + \text{Exhaustividad}}$$

Estas métricas se aplican para cada una de las clases a predecir, por lo que existirán tantos valores como clases se encuentren en el problema.

4.2.2 Métricas de optimización

Debido al desbalanceo de datos sobre el conjunto de test es necesario aplicar una función de pérdida que optimice el modelo sin tener en cuenta dicho desbalanceo. Las funciones de pérdida más comunes como la precisión total del modelo están orientadas a minimizar el error de clasificación del número total de clases. En este proyecto se usa la métrica Micro F1-score, que mide el rendimiento del modelo en función del total de clases en el conjunto de datos. En las siguientes ecuaciones se muestra cómo se calcula esta métrica en base a la micro precisión y la micro exhaustividad:

$$\text{Micro Precision} = \frac{\sum_{i=1}^n TP_i}{\sum_{i=1}^n TP_i + \sum_{i=1}^n FP_i}$$

$$\text{Micro Exhaustividad} = \frac{\sum_{i=1}^n TP_i}{\sum_{i=1}^n TP_i + \sum_{i=1}^n FN_i}$$

$$\text{Micro F1-score} = 2 \cdot \frac{\text{Micro Precision} \cdot \text{Micro Exhaustividad}}{\text{Micro Precisión} + \text{Micro Exhaustividad}}$$

4.2.3 Matrices de confusión

Una matriz de confusión es una técnica que permite evaluar la eficacia de un modelo respecto a la predicción de cada una de las clases objetivo. En el eje de las X se muestran las etiquetas predecidas por el modelo y en el de las Y las etiquetas de las clases verdaderas. De esta forma la matriz de confusión permite visualizar cómo clasifica el modelo cada una de las clases y observar a qué etiquetas asigna cada muestra sobre cualquier conjunto de datos.

En la figura (4.10) se puede observar el esquema que sigue una matriz de confusión en base a dos posibles valores a predecir (verdadero y negativo). Las muestras clasificadas erróneamente se considerarán falsos positivos o falsos negativos en función de cómo el modelo clasifica las observaciones.

		Predicción	
		Positivos	Negativos
Observación	Positivos	Verdaderos Positivos (VP)	Falsos Negativos (FN)
	Negativos	Falsos Positivos (FP)	Verdaderos Negativos (VN)

Figura 4.10: Ejemplo de matriz de confusión [10].

5 Resultados

En esta sección se detallarán los resultados de cada una de las etapas del proyecto y los experimentos finales para realizar una discusión y un análisis comparativo entre ellos.

5.1 Ejecución del Algoritmo Genético

En primer lugar analizaremos la optimización de los hiperparámetros del XGBoost gracias al algoritmo genético. En la figura (5.1) se pueden visualizar la evolución de los hiperparámetros del mejor individuo en cada generación a través del transcurso de las iteraciones. Se puede observar cómo el mejor individuo de cada generación va variando los hiperparámetros probando distintos valores hasta converger aproximadamente en la iteración 21.

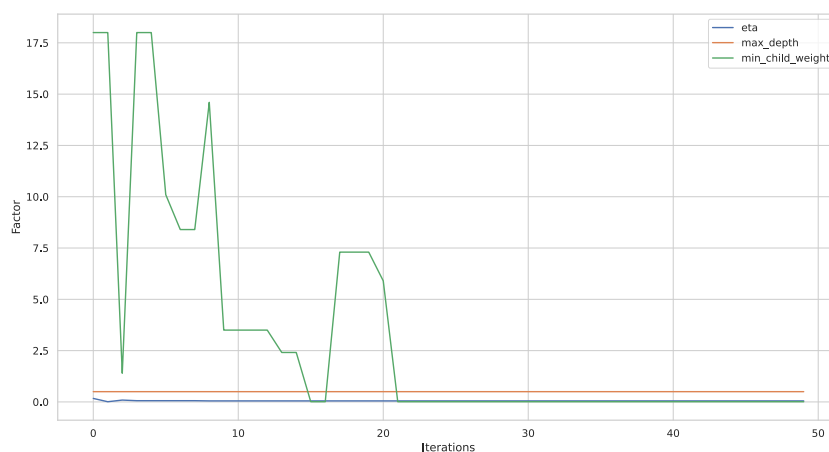


Figura 5.1: Evolución de hiperparámetros a lo largo de las iteraciones.

Como el mejor individuo obtenido en la ejecución de un algoritmo genético depende en gran medida de la inicialización de la población, se han realizado 50 ejecuciones del algoritmo con sus distintas inicializaciones. Nótese que un individuo del algoritmo genético está formado por 3 variables que representan los hiperparámetros. Así, el mejor individuo obtenido, de entre todas las ejecuciones, se puede observar en la tabla (5.1).

Hiperparámetro	Valor
Profundidad Máxima	1
Peso mínimo de los hijos	0.01
ETA	0.049

Tabla 5.1: Mejores parámetros de XGBoost tras aplicar el algoritmo genético.

5.2 Ejecución del modelo XGBoost

Una vez obtenidos los principales hiperparámetros óptimos, es el turno de aplicar el algoritmo XGBoost para calcular los pesos de las variables. En la figura (5.2) se puede observar un diagrama de barras en el que las características *tipo de persona*, *tipo de carretera* y *sexo* son las que más han influido a la hora de entrenar el modelo XGBoost, obteniendo unos pesos de 0.177, 0.127 y 0.111 respectivamente. Los resultados obtenidos por este algoritmo se han obtenido estableciendo una semilla sobre la división de los datos de entrenamiento y test, para poder reproducir los valores de los pesos en experimentos posteriores. Se pueden consultar los pesos calculados de todas las características en la tabla (5.2), en la que los pesos de las categorías padres es la suma de cada una de las características hijas.

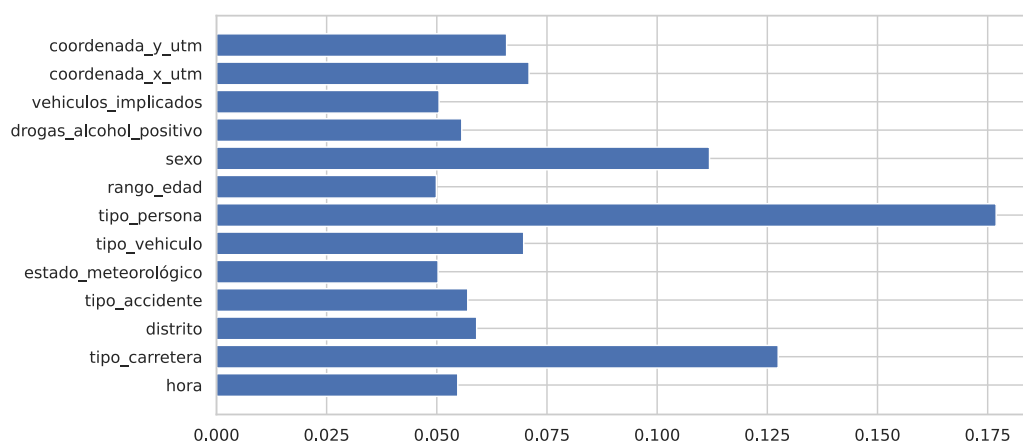


Figura 5.2: Pesos asignados por XGboost a las características.

Categoría	Peso Categoría	Característica	Peso Característica
Accidente	0.299	Coordenada X	0.071
		Coordenada Y	0.066
		Hora	0.055
		Vehículos implicados	0.051
		Tipo de accidente	0.057

Categoría	Peso Categoría	Característica	Peso Característica
Carretera	0.187	Distrito	0.059
		Tipo carretera	0.127
Ambiente	0.050	Estado meteorológico	0.050
Vehículo	0.070	Tipo de vehículo	0.070
Conductor	0.394	Tipo Persona	0.177
		Sexo	0.111
		Rango Edad	0.050
		Positivo	0.056

Tabla 5.2: Cálculo de pesos de características y categorías mediante XGBoost (los valores se han redondeado en base a tres decimales).

5.3 Matrices

En esta sección se mostrará el proceso que sigue una observación del dataset original tipificada hasta llegar a una matriz de características (5.3). En primer lugar, los valores de la muestra original (5.3a) se normalizan según el criterio Z-Score Normalization para pasar a ser una observación cuyos valores están acotados en un rango en función de la distribución normal de cada característica en el dataset (5.3b). Ahora se suman los pesos de las características hijas para obtener el peso de las categorías padre. El siguiente paso será posicionar cada uno de los valores de la muestra la matriz, de acuerdo a los índices calculados en el paso anterior. Estas matrices sirven como entrada a las redes neuronales convolucionales (5.4e).

Característica	Valor
hora	2
tipo carretera	19
distrito	14
tipo accidente	1
estado meteorológico	1
tipo vehiculo	4
tipo persona	1
rango edad	3
sexo	1
drogas alcohol positivo	2
vehiculos implicados	1
coordenada x utm	438950266
coordenada y utm	4473953232

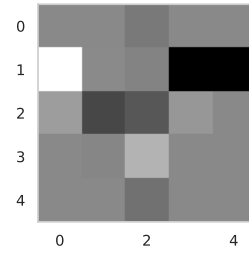
(a) Muestra de accidente tipificada.

Característica	Valor
hora	1.2548
tipo carretera	0.4597
distrito	-0.0297
tipo accidente	-1.4528
estado meteorológico	-0.2508
tipo vehiculo	-0.1621
tipo persona	-0.5316
rango edad	0.2129
sexo	-0.7004
drogas alcohol positivo	0.1488
vehiculos implicados	-1.4591
coordenada x utm	-0.0524
coordenada y utm	0.0081

(b) Muestra de accidente normalizada.

0.0	0.0	-0.1621	0.0	0.0
1.2548	0.0081	-0.0524	-1.4528	-1.4591
0.2129	-0.7004	-0.5316	0.1488	0.0
0.0	-0.0297	0.4597	0.0	0.0
0.0	0.0	-0.2508	0.0	0.0

(c) Características.



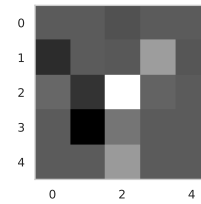
(d) Imagen de las características.

Figura 5.3: Proceso que sigue una muestra del conjunto de datos tipificada hasta llegar a una matriz ($a \rightarrow b \rightarrow c \rightarrow d$).

A modo de ejemplo se muestra en la figura (5.4) un accidente de cada clase transformados a su matriz correspondiente.

0.0	0.0	-0.1621	0.0	0.0
-0.7969	0.0081	-0.0524	1.153	-0.0864
0.2129	-0.7004	2.8854	0.1488	0.0
0.0	-1.6023	0.4597	0.0	0.0
0.0	0.0	1.1136	0.0	0.0

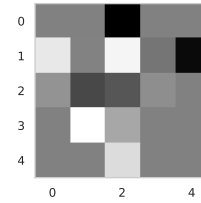
(a) Características leves.



(b) Accidente leve.

0.0	0.0	-1.5893	0.0	0.0
1.2548	0.0081	1.4203	-0.1499	-1.4591
0.2129	-0.7004	-0.5316	0.1488	0.0
0.0	1.5428	0.4597	0.0	0.0
0.0	0.0	1.1136	0.0	0.0

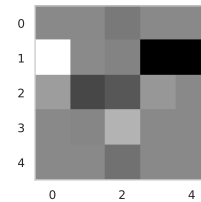
(c) Características severas.



(d) Accidente severo.

0.0	0.0	-0.1621	0.0	0.0
1.2548	0.0081	-0.0524	-1.4528	-1.4591
0.2129	-0.7004	-0.5316	0.1488	0.0
0.0	-0.0297	0.4597	0.0	0.0
0.0	0.0	-0.2508	0.0	0.0

(e) Características fatales.



(f) Accidente fatal.

Figura 5.4: Tres matrices de accidentes representadas como imágenes.

Una vez convertidos los accidentes en matrices, estas actúan como entrada a las redes

neuronales convolucionales.

5.4 Entrenamiento de modelos convolucionales

En esta subsección se va a detallar todo lo relativo al modelo basado en redes neuronales convolucionales. Se estudiarán los siguientes elementos:

1. Rendimiento computacional
2. Evolución de la función de pérdida
3. Resultados de la predicción en base a métricas de clasificación, optimización y matrices de confusión

5.4.1 Tiempos de entrenamiento

En la figura (5.8) se muestran los tiempos de entrenamiento transcurrido por ambas redes, donde se puede apreciar que la CNN-1D emplea más tiempo (*287 seg*) que la (*259 seg*), debido a que los kernels son de menor tamaño, por lo que deberá convolucionar mayor número de veces respecto al kernel de mayor tamaño de la CNN-2D.

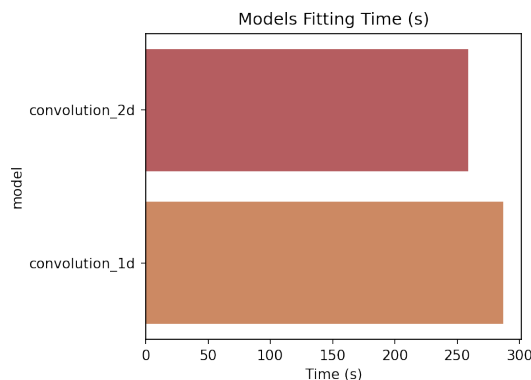


Figura 5.5: Comparación de tiempo de entrenamiento entre las redes neuronales convolucionales.

5.4.2 Gráficas de entrenamiento

En las figuras (5.6) y (5.7) se puede observar la evolución de la métrica definida a maximizar (Micro F1-score) a lo largo de las 100 épocas que se han ejecutado para las redes convolucionales. Visualizando la gráfica de la convolucional de una dimensión (5.6) se puede comprobar que el Micro F1-score de entrenamiento va aumentando ligeramente a lo largo de las épocas sufriendo altibajos a medida que el modelo es entrenado, partiendo inicialmente desde un valor de entrenamiento menor a *0.58* y llegando hasta *0.68*. Observamos que los datos de validación sufren continuamente variaciones sin llegar a obtener una tendencia estable. Esto es debido a que, con la complejidad del problema, estos datos se asignan casi

aleatoriamente entre las épocas.

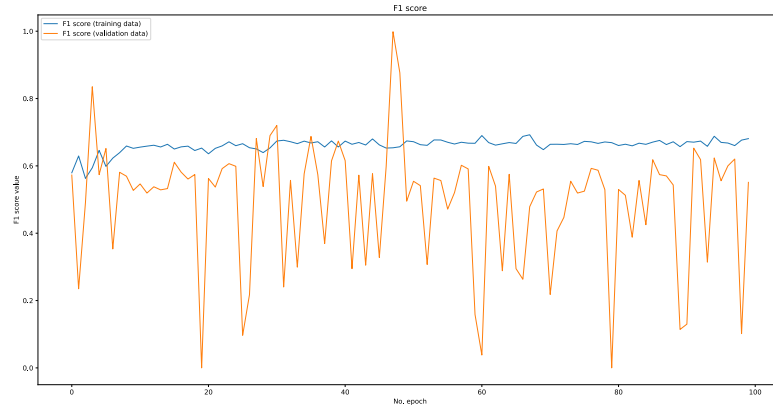


Figura 5.6: Evolución de Micro F1-score sobre el conjunto de entrenamiento y validación CNN-1D.

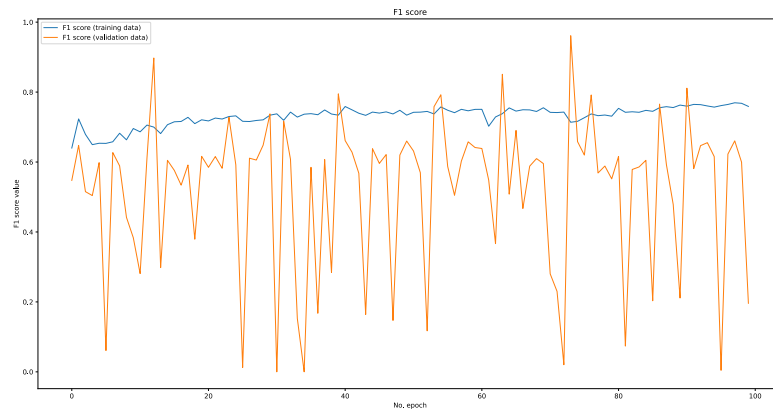


Figura 5.7: Evolución de Micro F1-score sobre el conjunto de entrenamiento y validación CNN-2D.

En la figura (5.7) se puede apreciar la gráfica de entrenamiento y validación de la red convolucional de dos dimensiones. Observando que la tendencia de la función de pérdida sobre el conjunto de datos de entrenamiento es más estable respecto a la convolucional de una dimensión. Se aprecia cómo la red en la primera época comienza con un Micro F1-score de 0.62 hasta llegar a 0.78 en la época 100 , por lo que se puede deducir que esta red consigue un mejor rendimiento sobre el conjunto de entrenamiento respecto a la red convolucional de una dimensión. Respecto a los datos de validación nos encontramos frente al mismo caso que la anterior figura, en cada epoch muchos de los datos son clasificados aleatoriamente debido a la complejidad del problema.

5.4.3 Métricas de clasificación

En la tabla (5.8) se detallan las métricas resultantes de la clasificación de las redes para sus conjuntos de entrenamiento y test. Se observa que para el conjunto de entrenamiento el modelo CNN-1D (5.8a) obtiene un mejor F1-score sobre la clasificación de todas las clases de accidentes respecto a la red CNN-2D (5.8b). Sin embargo, si se analizan las métricas de los datos de test, el modelo que mejor F1-score presenta para los accidentes leves y severos es la CNN-2D (5.8c), con *0.949* y *0.149* respectivamente, mientras que la CNN-1D obtiene una mejor clasificación sobre los fatales (5.8d) *0.004*.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.701	0.724	0.712	42509.0
Serious	0.696	0.523	0.597	42508.0
Fatal	0.754	0.917	0.828	42509.0
accuracy	0.721	0.721	0.721	0.721
macro avg	0.717	0.721	0.712	127526.0
weighted avg	0.717	0.721	0.712	127526.0

(a) Métricas de entrenamiento CNN-1D.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.488	0.974	0.65	42509.0
Serious	0.646	0.299	0.408	42508.0
Fatal	0.966	0.524	0.679	42509.0
accuracy	0.599	0.599	0.599	0.599
macro avg	0.7	0.599	0.579	127526.0
weighted avg	0.7	0.599	0.579	127526.0

(b) Métricas de entrenamiento CNN-2D.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.984	0.492	0.656	10640.0
Serious	0.031	0.394	0.058	246.0
Fatal	0.002	0.333	0.004	15.0
accuracy	0.49	0.49	0.49	0.49
macro avg	0.339	0.407	0.239	10901.0
weighted avg	0.961	0.49	0.642	10901.0

(c) Métricas de test CNN-1D.

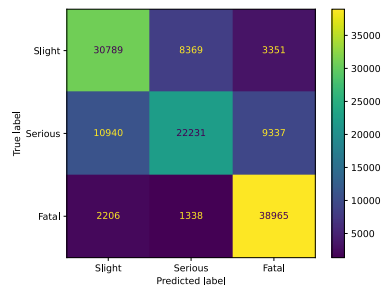
	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.982	0.919	0.949	10640.0
Serious	0.097	0.313	0.149	246.0
Fatal	0.0	0.0	0.0	15.0
accuracy	0.904	0.904	0.904	0.904
macro avg	0.36	0.411	0.366	10901.0
weighted avg	0.961	0.904	0.93	10901.0

(d) Métricas de test CNN-2D.

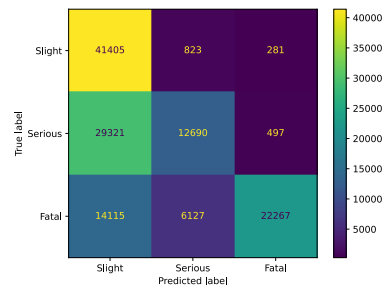
Figura 5.8: Métricas de clasificación para las redes neuronales convolucionales.

5.4.4 Matrices de confusión

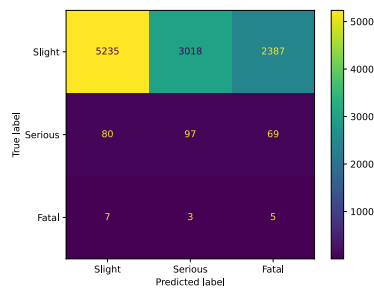
En la figura (5.9) se muestran las matrices de confusión para los conjuntos de entrenamiento y test de ambos modelos, donde se pueden analizar las tendencias predictivas. Para los datos de entrenamiento de CNN-2D (5.9b) se tiende a una mayor propensión a la hora de predecir las observaciones como accidentes leves respecto a la red CNN-1D (5.9a), dejando más muestras a clasificar del resto de clases por parte del segundo modelo. Esto provoca que la CNN-1D clasifique correctamente más accidentes serios y fatales. Para el conjunto de datos de test, la red CNN-2D (5.9d) clasifica más observaciones como accidentes leves respecto al modelo CNN-1D (5.9c), prediciendo un menor número de accidentes serios pero con una mayor confianza.



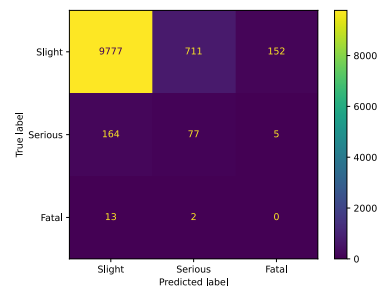
(a) Entrenamiento CNN-1D.



(b) Entrenamiento CNN-2D.



(c) Test CNN-1D.



(d) Test CNN-2D.

Figura 5.9: Matrices de confusión para las redes neuronales convolucionales.

5.4.5 Gráficas de clasificación

En la figura (5.10) se muestra una representación visual, en forma de diagrama de barras, las métricas de clasificación para el conjunto de entrenamiento de ambos modelos (5.10a) al igual que para el conjunto de validación (5.10b).

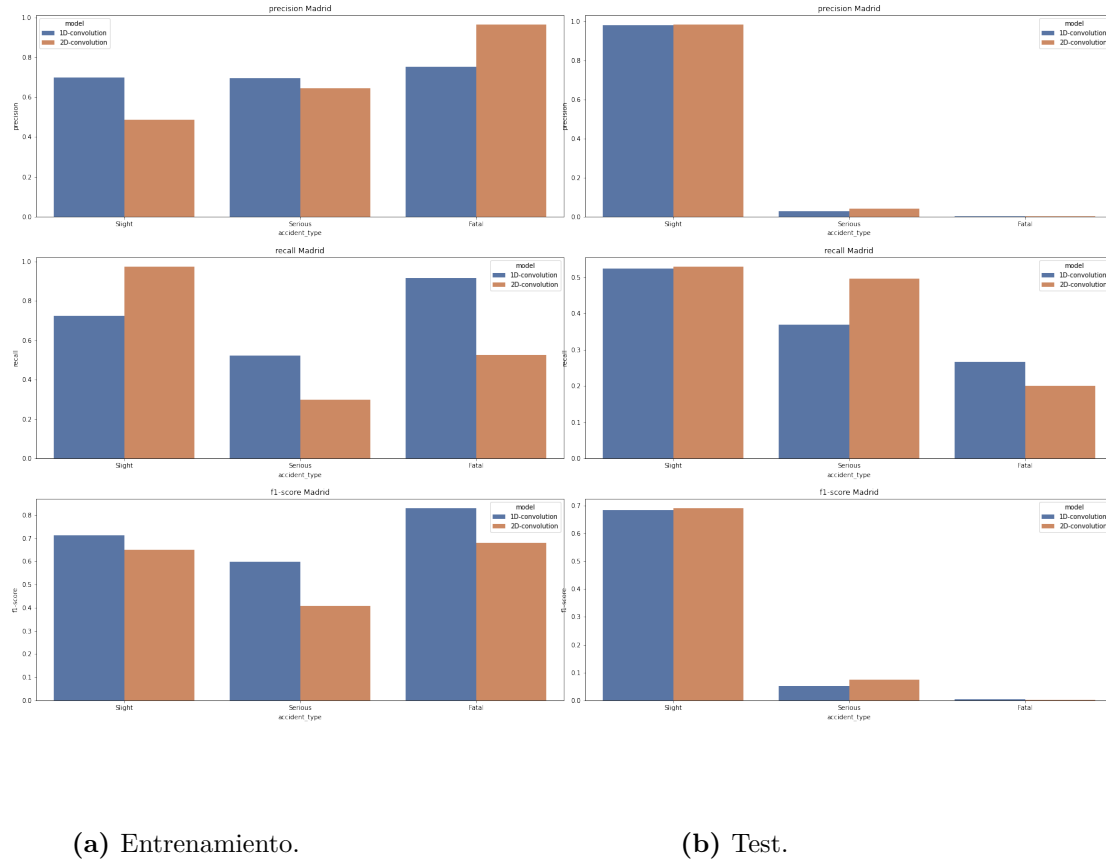


Figura 5.10: Comparativa de las métricas de las predicciones sobre el conjunto de entrenamiento y test de los modelos.

5.5 Comparativa de modelos

Una vez obtenidos los resultados de los modelos vamos a efectuar una comparativa de las redes neuronales convolucionales.

5.5.1 Entrenamiento

Lo primero es analizar los tiempos de entrenamiento, métricas de clasificación y matrices de confusión sobre el conjunto de datos de entrenamiento con respecto al resto de modelos

GNB, KNN y SVC. Las métricas de clasificación para la predicción de los modelos sobre este conjunto no son concluyentes, ya que únicamente es útil para hacerse a la idea de cómo han evaluado los modelos las observaciones. Unos resultados prometedores sobre este conjunto no implican un buen rendimiento, ya que si se predice a la perfección el conjunto de entrenamiento es síntoma de que el modelo está sobreentrenado y, como consecuencia, conllevará una pobre generalización sobre el conjunto de validación. En esta sección se analizarán los resultados sobre el conjunto de entrenamiento para mostrar a modo orientativo cómo han entrenado los modelos.

5.5.1.1 Comparativa de tiempos de entrenamiento

En la figura (5.11) se comparan los tiempos de entrenamiento de cuatro modelos. Hay que recalcar que el método KNN, al proyectar las muestras de entrenamiento en un espacio n -dimensional, no conlleva un entrenamiento como tal. Observando la gráfica se puede apreciar que el modelo que más tiempo de entrenamiento emplea es el SVC con 593 segundos, seguido de las redes convolucionales de una y dos dimensiones con 287 y 259 segundos respectivamente y, por último, el clasificador GNB, que debido a su naturaleza es el que menos tiempo emplea en entrenar con 0.02 segundos.

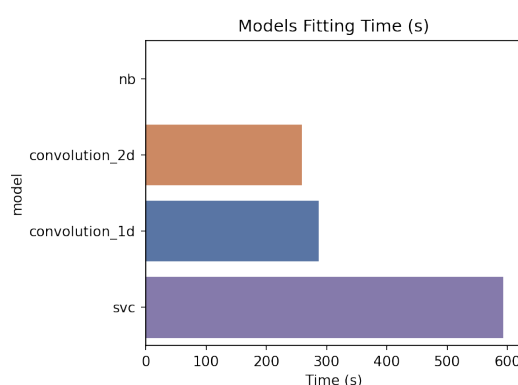


Figura 5.11: Comparación entre los tiempos de entrenamiento de los modelos.

5.5.1.2 Comparativa de métricas de clasificación

En la figura (5.3) se muestra la comparativa de las métricas de clasificación resultantes de predecir los datos de entrenamiento con los que han aprendido los modelos, útil para comprender las tendencias de aprendizaje de cada modelo. Como se puede observar, el modelo que mejores métricas de entrenamiento ofrece basándonos en el F1-score es el SVC (5.3c), que consigue un valor medio de 0.841. En segundo y tercer lugar, nos encontramos con dos modelos que, dependiendo de la clase a predecir, se intercalan en rendimiento, éstos son la red neuronal convolucional de una dimensión (5.3a) y KNN (5.3d), que obtienen una media F1-score de 0.721 y 0.724 respectivamente. El cuarto lugar se posiciona la red neuronal convolucional de dos dimensiones (5.3e), consiguiendo un F1-score medio de 0.599, no llegando a superar en ninguna clase el rendimiento de las anteriores. Por último, el modelo que peor resultados

ofrece es el *Gaussian Naive Bayes* (5.3b), que obtiene los valores más bajos de los cinco modelos entrenados con un valor medio F1-score de *0.432*.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.701	0.724	0.712	42509.0
Serious	0.696	0.523	0.597	42508.0
Fatal	0.754	0.917	0.828	42509.0
accuracy	0.721	0.721	0.721	0.721
macro avg	0.717	0.721	0.712	127526.0
weighted avg	0.717	0.721	0.712	127526.0

(a) CNN-1D.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.865	0.778	0.819	42509.0
Serious	0.796	0.776	0.786	42508.0
Fatal	0.861	0.969	0.912	42509.0
accuracy	0.841	0.841	0.841	0.841
macro avg	0.841	0.841	0.839	127526.0
weighted avg	0.841	0.841	0.839	127526.0

(c) SVC.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.634	0.178	0.278	42509.0
Serious	0.648	0.14	0.231	42508.0
Fatal	0.39	0.977	0.558	42509.0
accuracy	0.432	0.432	0.432	0.432
macro avg	0.558	0.432	0.356	127526.0
weighted avg	0.558	0.432	0.356	127526.0

(b) GNB.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.583	0.865	0.697	42509.0
Serious	0.845	0.568	0.679	42508.0
Fatal	0.873	0.737	0.799	42509.0
accuracy	0.724	0.724	0.724	0.724
macro avg	0.767	0.724	0.725	127526.0
weighted avg	0.767	0.724	0.725	127526.0

(d) KNN.

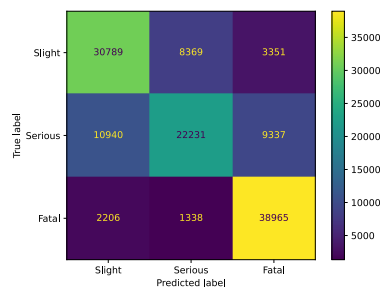
	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.488	0.974	0.65	42509.0
Serious	0.646	0.299	0.408	42508.0
Fatal	0.966	0.524	0.679	42509.0
accuracy	0.599	0.599	0.599	0.599
macro avg	0.7	0.599	0.579	127526.0
weighted avg	0.7	0.599	0.579	127526.0

(e) CNN-2D.

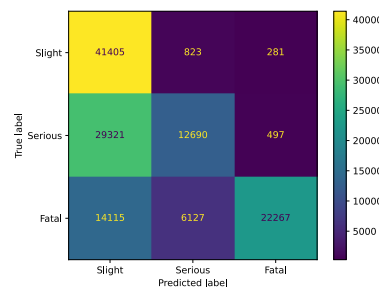
Tabla 5.3: Métricas clasificación para el conjunto de entrenamiento.

5.5.1.3 Comparativa de matrices de confusión

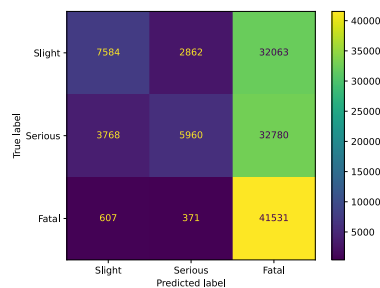
En este apartado analizaremos las matrices de confusión de los experimentos con los datos de entrenamiento. A simple vista se observa que GNB (5.12c) tiende a predecir un gran número de muestras como accidentes fatales, lo que significa que debido a la simplicidad de este modelo no se consiguen predecir el resto de accidentes correctamente. Por otro lado, los modelos que mayor número de muestras de entrenamiento consiguen clasificar correctamente son el SVC (5.12e), KNN (5.12d) y CNN-1D (5.12a).



(a) CNN-1D.



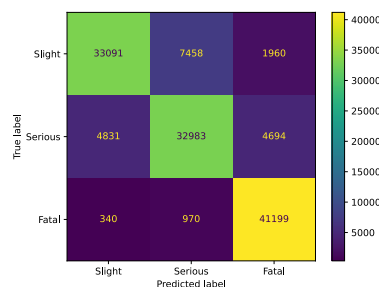
(b) CNN-2D.



(c) GNB.



(d) KNN.



(e) SVC.

Figura 5.12: Matrices de confusión de los modelos sobre el conjunto de entrenamiento.

5.5.1.4 Comparativa entre modelos

En la figura (5.13) se muestra gráficamente el rendimiento de cada modelo sobre el conjunto de entrenamiento, las métricas utilizadas son la precisión, exhaustividad y el F1-score.

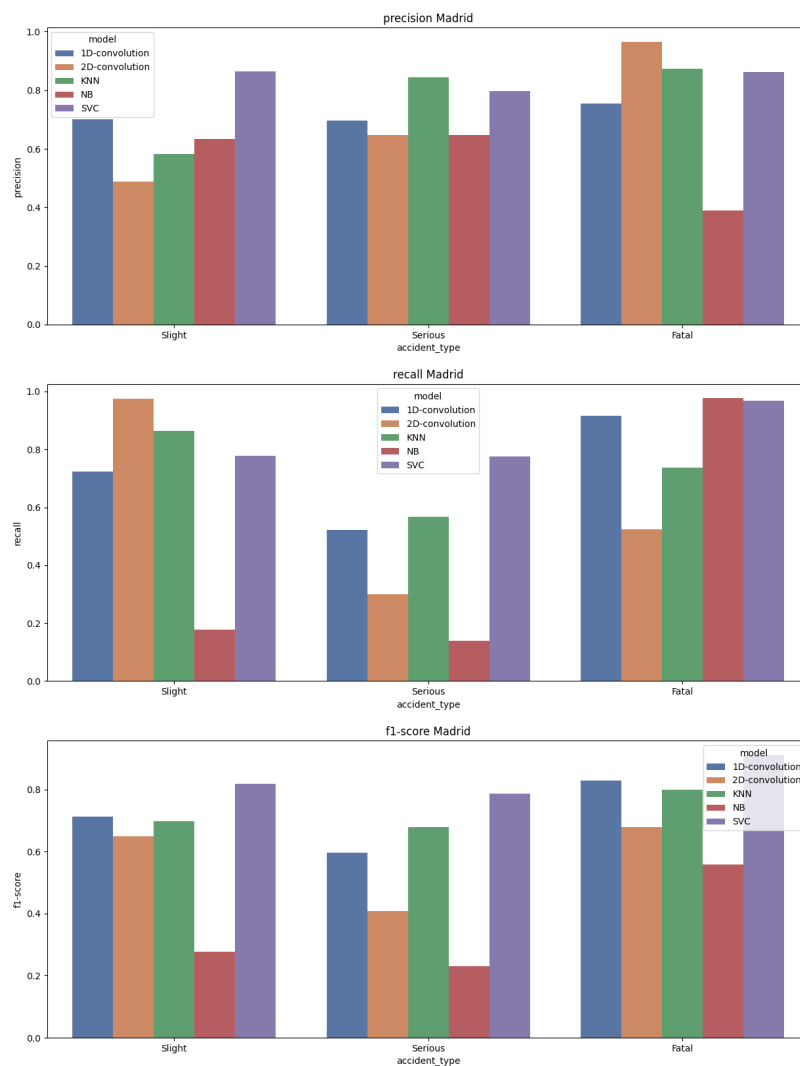


Figura 5.13: Comparativa de las métricas de las predicciones sobre el conjunto de entrenamiento de los modelos.

5.5.2 Test

En esta subsección se discutirán los resultados comparativos sobre el conjunto de validación entre los cinco modelos entrenados. Esto es de vital importancia, ya que el objetivo de un modelo predictivo es la clasificación de datos futuros. Por lo tanto, comprobaremos su calidad mediante los datos de test.

5.5.2.1 Comparativa de reportes de clasificación

Al igual que en la comparativa de datos de entrenamiento, se muestran las métricas de clasificación resultantes en la tabla (5.4) para cada una de las clases predecidas sobre el conjunto de test. Estos reportes muestran la información con la que evaluaremos definitivamente los modelos, ya que explica cómo se comportan respecto a datos que nunca ha visto. Analizando el F1-score de los reportes se puede observar que el rendimiento de los modelos no se asemeja mucho a los resultados sobre el conjunto de entrenamiento. El modelo que mejor media F1-score presenta para las clases leves es la red convolucional de dos dimensiones (5.4e), llegando a un *0.949*, muy por encima del siguiente modelo KNN que ofrece un valor de *0.81*. Además, la CNN-2D también ofrece la mejor métrica para los accidentes severos *0.149*, llegando al doble de rendimiento respecto al modelo que le sigue, de nuevo el KNN con *0.076*. En lo que respecta a los accidentes fatales, el modelo que mejor se adapta a esta clasificación es la red neuronal convolucional de una dimensión (5.4a), obteniendo un *0.004*, el doble que el KNN (5.4d), que es de nuevo el siguiente mejor modelo en esta clase con *0.002*.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.984	0.492	0.656	10640.0
Serious	0.031	0.394	0.058	246.0
Fatal	0.002	0.333	0.004	15.0
accuracy	0.49	0.49	0.49	0.49
macro avg	0.339	0.407	0.239	10901.0
weighted avg	0.961	0.49	0.642	10901.0

(a) CNN-1D.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.98	0.369	0.536	10640.0
Serious	0.025	0.699	0.048	246.0
Fatal	0.0	0.0	0.0	15.0
accuracy	0.376	0.376	0.376	0.376
macro avg	0.335	0.356	0.195	10901.0
weighted avg	0.957	0.376	0.525	10901.0

(b) GNB.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.979	0.644	0.777	10640.0
Serious	0.029	0.411	0.053	246.0
Fatal	0.0	0.0	0.0	15.0
accuracy	0.638	0.638	0.638	0.638
macro avg	0.336	0.352	0.277	10901.0
weighted avg	0.957	0.638	0.76	10901.0

(c) SVC.

	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.982	0.689	0.81	10640.0
Serious	0.042	0.382	0.076	246.0
Fatal	0.001	0.067	0.002	15.0
accuracy	0.681	0.681	0.681	0.681
macro avg	0.342	0.379	0.296	10901.0
weighted avg	0.96	0.681	0.792	10901.0

(d) KNN.

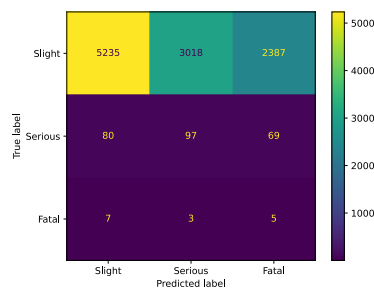
	precision	recall	f1-score	support
Slight	0.982	0.919	0.949	10640.0
Serious	0.097	0.313	0.149	246.0
Fatal	0.0	0.0	0.0	15.0
accuracy	0.904	0.904	0.904	0.904
macro avg	0.36	0.411	0.366	10901.0
weighted avg	0.961	0.904	0.93	10901.0

(e) CNN-2D.

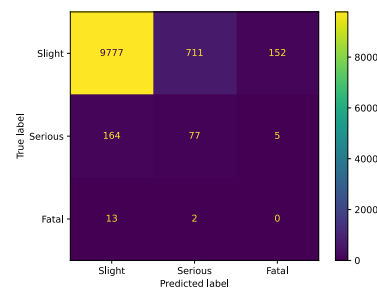
Tabla 5.4: Métricas clasificación para el conjunto de test.

5.5.2.2 Comparativa de matrices de confusión

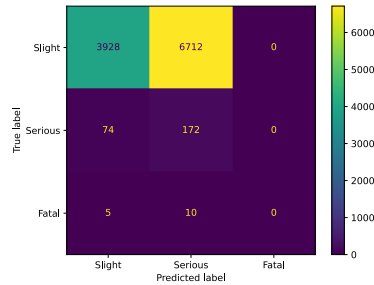
En la figura (5.14) se muestran las matrices de confusión aplicadas al conjunto de test, se observa una representación visual de las métricas de clasificación. Esto permite atender a que los modelos GNB (5.14c), SVC (5.14e) y CNN-2D (5.14b) no clasifican correctamente ninguna de las observaciones de accidentes fatales, mientras que KNN (5.14d) clasifica uno y CNN-1D (5.14a) clasifica cinco. En lo que respecta a los accidentes leves el modelo CNN-2D (5.14b) es el que mayor número clasifica correctamente, al igual que los accidentes serios. Esto se debe a la naturaleza de las redes aplicada a la complejidad del problema, cada una de ellas encuentra patrones diferentes dependiendo de los mapas de características resultantes de las convoluciones de cada red.



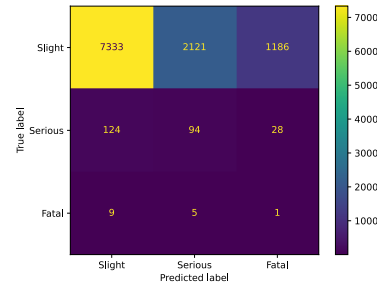
(a) CNN-1D.



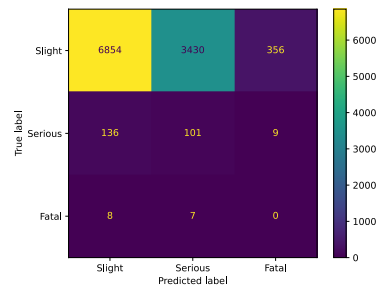
(b) CNN-2D.



(c) GNB.



(d) KNN.



(e) SVC.

Figura 5.14: Matrices de confusión de los modelos sobre el conjunto de test.

5.5.2.3 Comparativa entre modelos

A continuación se puede observar una representación visual (5.15) de las métricas analizadas en el apartado anterior, donde se muestra la precisión, exhaustividad y f1-score para cada modelo respecto al conjunto de datos de test.

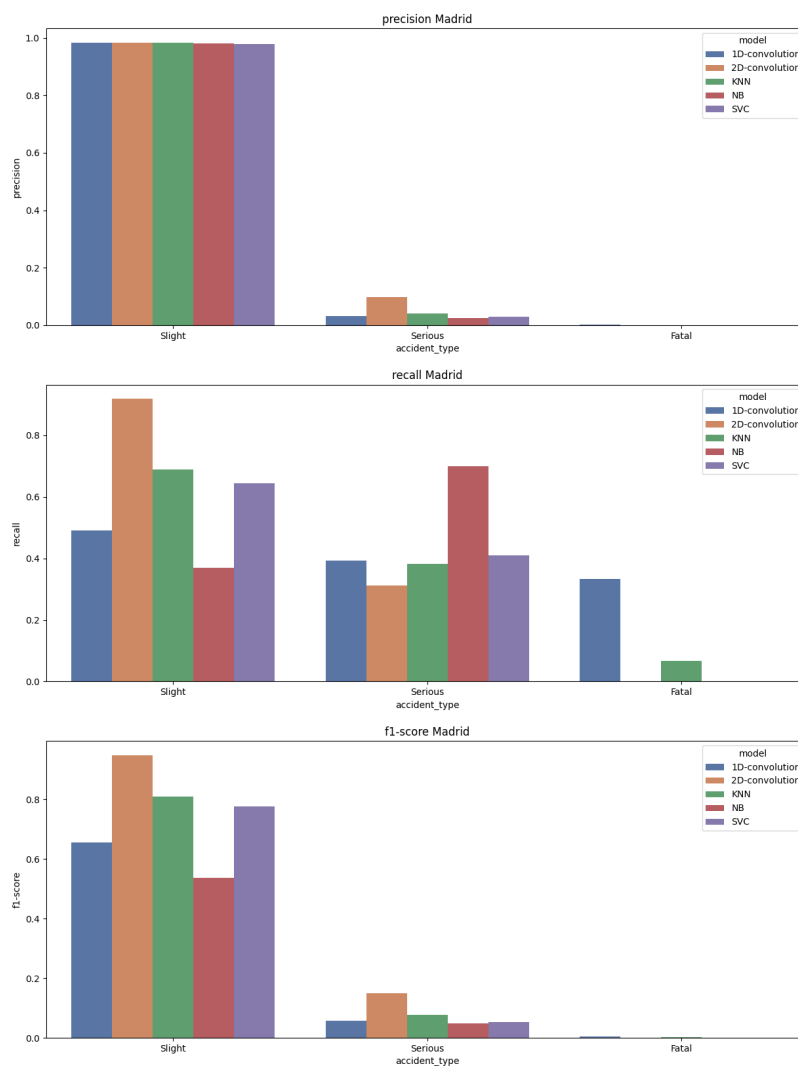


Figura 5.15: Comparativa de las métricas de las predicciones sobre el conjunto de test de los modelos.

Como se puede comprobar en los resultados de los experimentos, las dos arquitecturas convolucionales propuestas superan en rendimiento al resto de modelos de referencia para cada una de las clases de accidentes (leve, severo y fatal). La ventaja de disponer de estas dos nuevas arquitecturas es que cada una de ellas funciona mejor dependiendo del tipo de clase a predecir. Esto permite diseñar un sistema Ensemble en el que se utilicen las dos redes entrenadas para combinar sus resultados, de tal forma que se utilizaría la red CNN-1D para predecir accidentes de carácter leve y fatal mientras que la red CNN-2D clasificaría los accidentes serios.

6 Conclusiones

Como hemos podido observar en los experimentos de este proyecto, el problema a resolver que se ha propuesto no tiene una solución trivial, debido principalmente a los datos de los que se disponen y a las transformaciones aplicadas sobre ellos.

Una de las ventajas de la arquitectura propuesta y el flujo de ejecución es que es completamente escalable, pudiendo aplicarse a otros conjuntos de datos sin necesidad de realizar grandes cambios sobre el código implementado, únicamente se debe definir la jerarquía de categorías y características para poder experimentar con otros problemas.

No obstante, de entre todos los modelos propuestos, se observa que aquellos que han ofrecido un mejor rendimiento han sido la convolucional de una dimensión para los accidentes fatales, y la convolucional de dos dimensiones para los accidentes leves y serios, llegando en ocasiones a duplicar el rendimiento del segundo mejor modelo KNN.

6.1 Líneas futuras de investigación

Debido a la complejidad del trabajo presentado, existen múltiples líneas de investigación en las que seguir desarrollando el proyecto:

1. Las transformaciones sobre las variables del dataset son un punto crítico, por lo que es necesario realizar un estudio de las mismas para probar si otras tipificaciones sobre las variables tienen un efecto positivo en el rendimiento de las clasificaciones. Un ejemplo de este caso es la variable *hora*, que puede ser transformada de acuerdo a otro rango de horas para declarar si un accidente se ha producido de día o de noche o modificar la tipificación del rango de edad. Estos cambios afectaría notablemente a los árboles de decisión producidos por XGBoost.
2. Se propone también usar herramientas como *Open Refine* [80] que permitan realizar clústers nominales sobre la localización de los accidentes para obtener una tipificación más sólida en la variable *tipo de carretera*.
3. También se puede estudiar el añadido de características provenientes de otros datasets localizados en el portal de datos abiertos de la ciudad de Madrid. Dichos datasets proveen de información tal como la velocidad media de los tramos, la densidad de tráfico o la temperatura ambiente. Estos posibles futuros predictores pueden ser claves para la clasificación, como por ejemplo las bajas temperaturas que afectan al agarre de los neumáticos.

4. Como siguiente opción se propone aumentar el número de características del dataset en base a las propias variables del conjunto de datos original, realizando más transformaciones que permitan obtener más predictores. Por ejemplo el mes, día y estación del año en el que se ha producido el accidente en base a la hora.
 5. En lo que respecta a los algoritmos sería conveniente ampliar los hiperparámetros a utilizar por XGBoost, optimizándolos además mediante el algoritmo genético. En este proyecto se optimizan tres de ellos debido a las limitaciones computacionales, mientras que existen otros como *gamma* (parámetro de reducción mínima), *hojas máximas* (parámetro de regularización) o la *política de crecimiento* (controla la forma en la que los nuevos nodos se añaden al árbol) entre otros.
 6. Otro enfoque consistiría estudiar alguna otra técnica para formar matrices en base a representaciones tabulares de datos, maximizando la información de los accidentes en base a la posición de las características.
 7. En lo que respecta al remuestreo de datos sería conveniente analizar distintos métodos de remuestreo además de *Undersampling*, *Oversampling* y *SMOTE* ya estudiados. Existen numerosos parámetros de SMOTE-II que pueden ser configurados, entrenando los modelos con este nuevo remuestreo de datos sería posible aumentar el rendimiento de los mismos.
 8. Utilizar técnicas de *Automated Machine Learning* como Neural Architecture Search (NAS) de AutoKeras [81] para encontrar la mejor estructura de la red para el problema.
-

Bibliografía

- P. B. Microsoft, “12 types of neural network activation functions: How to choose?” 2022. [Online]. Available: <https://www.v7labs.com/blog/neural-networks-activation-functions>
- K. E. Koech, “Cross-entropy loss function,” 2020. [Online]. Available: <https://towardsdatascience.com/cross-entropy-loss-function-f38c4ec8643e>
- M. NeuralNet, “Calculating the output size of convolutions and transpose convolutions,” 2020. [Online]. Available: <http://makeyourownneuralnetwork.blogspot.com/2020/02/calculating-output-size-of-convolutions.html>
- IndoML, “Student notes: Convolutional neural networks (cnn) introduction,” 2018. [Online]. Available: <https://indoml.com/2018/03/07/student-notes-convolutional-neural-networks-cnn-introduction/>
- S. Kamrava, P. Tahmasebi, and M. Sahimi, “Linking morphology of porous media to their macroscopic permeability by deep learning,” *Transport in Porous Media*, vol. 131, 01 2020.
- A. Shenfield and M. Howarth, “A novel deep learning model for the detection and identification of rolling element-bearing faults,” *Sensors (Basel, Switzerland)*, vol. 20, 09 2020.
- K. Center, “How does 1d convolution work?” 2021. [Online]. Available: <https://peltarion.com/knowledge-center/documentation/modeling-view/build-an-ai-model/blocks/1d-convolution>
- H. Huawei, “¿qué es knn ó k-nearest neighbor?” 2020. [Online]. Available: <https://forum.huawei.com/enterprise/es/%C2%BFqu%C3%A9-es-knn-%C3%B3-k-nearest-neighbor/thread/765627-100757>
- A. Bronshtein, “Train/test split and cross validation in python,” 2017. [Online]. Available: <https://towardsdatascience.com/train-test-split-and-cross-validation-in-python-80b61beca4b6>
- C. Zelada, “Evaluación de modelos de clasificación,” 2017. [Online]. Available: <https://rpubs.com/chzelada/275494>
- M. Zheng, T. Li, R. Zhu, J. Chen, Z. Ma, M. Tang, Z. Cui, and Z. Wang, “Traffic accident’s severity prediction: A deep-learning approach-based cnn network,” *IEEE Access*, vol. 7, pp. 39 897–39 910, 2019.
- S. S. Zajac and J. N. Ivan, “Factors influencing injury severity of motor vehicle–crossing pedestrian crashes in rural connecticut,” *Accident Analysis , Prevention*, vol. 35, no. 3, pp. 369–379, 2003. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457502000131>

- M. Abrari Vajari, K. Aghabayk, M. Sadeghian, and N. Shiwakoti, "A multinomial logit model of motorcycle crash severity at australian intersections," *Journal of Safety Research*, vol. 73, pp. 17–24, 2020. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022437520300153>
- Z. Li, P. Liu, W. Wang, and C. Xu, "Using support vector machine models for crash injury severity analysis," *Accident Analysis , Prevention*, vol. 45, pp. 478–486, 2012. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457511002363>
- J. Abellán, G. López, and J. de Oña, "Analysis of traffic accident severity using decision rules via decision trees," *Expert Systems with Applications*, vol. 40, no. 15, pp. 6047–6054, 2013. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0957417413003138>
- M. Rezapour, A. Mehrara Molan, and K. Ksaibati, "Analyzing injury severity of motorcycle at-fault crashes using machine learning techniques, decision tree and logistic regression models," *International Journal of Transportation Science and Technology*, vol. 9, no. 2, pp. 89–99, 2020. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2046043019301133>
- S. H.-A. Hashmijenejad and S. M. H. Hasheminejad, "Traffic accident severity prediction using a novel multi-objective genetic algorithm," *International journal of crashworthiness*, vol. 22, no. 4, pp. 425–440, 2017.
- T. Beshah, D. Ejigu, P. Krömer, V. Sn´el, J. Plato, and A. Abraham, "Learning the classification of traffic accident types," in *2012 Fourth International Conference on Intelligent Networking and Collaborative Systems*, 2012, pp. 463–468.
- M. Kunt, I. Aghayan, and N. Noii, "Prediction for traffic accident severity: Comparing the artificial neural network, genetic algorithm, combined genetic algorithm and pattern search methods," *Transport*, vol. 26, pp. 353–366, 12 2011.
- X. Gu, T. Li, Y. Wang, L. Zhang, Y. Wang, and J. Yao, "Traffic fatalities prediction using support vector machine with hybrid particle swarm optimization," *Journal of Algorithms & Computational Technology*, vol. 12, no. 1, pp. 20–29, 2018. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1177/1748301817729953>
- J. Wang, Y. Kong, and T. Fu, "Expressway crash risk prediction using back propagation neural network: A brief investigation on safety resilience," *Accident Analysis , Prevention*, vol. 124, pp. 180–192, 2019. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457519300302>
- F. Milletari, N. Navab, and S.-A. Ahmadi, "V-net: Fully convolutional neural networks for volumetric medical image segmentation," in *2016 fourth international conference on 3D vision (3DV)*. IEEE, 2016, pp. 565–571.
- Q. Li, W. Cai, X. Wang, Y. Zhou, D. D. Feng, and M. Chen, "Medical image classification with convolutional neural network," in *2014 13th international conference on control automation robotics & vision (ICARCV)*. IEEE, 2014, pp. 844–848.

K. Bantupalli and Y. Xie, "American sign language recognition using deep learning and computer vision," in *2018 IEEE International Conference on Big Data (Big Data)*. IEEE, 2018, pp. 4896–4899.

"A deep learning based traffic crash severity prediction framework," *Accident Analysis , Prevention*, vol. 154, p. 106090, 2021. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457521001214>

A. Sharma, E. Vans, D. Shigemizu, K. Boroevich, and T. Tsunoda, "Deepinsight: A methodology to transform a non-image data to an image for convolution neural network architecture," *Scientific Reports*, vol. 9, 08 2019.

W. Rawat and Z. Wang, "Deep convolutional neural networks for image classification: A comprehensive review," *Neural computation*, vol. 29, no. 9, pp. 2352–2449, 2017.

T. Ince, S. Kiranyaz, L. Eren, M. Askar, and M. Gabbouj, "Real-time motor fault detection by 1-d convolutional neural networks," *IEEE Transactions on Industrial Electronics*, vol. 63, no. 11, pp. 7067–7075, 2016.

S. Kiranyaz, O. Avci, O. Abdeljaber, T. Ince, M. Gabbouj, and D. J. Inman, "1d convolutional neural networks and applications: A survey," *Mechanical Systems and Signal Processing*, vol. 151, p. 107398, 2021. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0888327020307846>

S. Gao, X. Wang, X. Miao, C. Su, and Y. Li, "Asm1d-gan: An intelligent fault diagnosis method based on assembled 1d convolutional neural network and generative adversarial networks," *Journal of signal processing systems*, vol. 91, no. 10, pp. 1237–1247, 2019.

S. Kiranyaz, O. Avci, O. Abdeljaber, T. Ince, M. Gabbouj, and D. J. Inman, "1d convolutional neural networks and applications: A survey," 2019. [Online]. Available: <https://arxiv.org/abs/1905.03554>

S. Lawrence, C. L. Giles, A. C. Tsoi, and A. D. Back, "Face recognition: A convolutional neural-network approach," *IEEE transactions on neural networks*, vol. 8, no. 1, pp. 98–113, 1997.

C. Tensmeyer and T. Martinez, "Analysis of convolutional neural networks for document image classification," 2017. [Online]. Available: <https://arxiv.org/abs/1708.03273>

Y. Liu, E. Racah, J. Correa, A. Khosrowshahi, D. Lavers, K. Kunkel, M. Wehner, W. Collins *et al.*, "Application of deep convolutional neural networks for detecting extreme weather in climate datasets," *arXiv preprint arXiv:1605.01156*, 2016.

Z. Zhang, Q. He, J. Gao, and M. Ni, "A deep learning approach for detecting traffic accidents from social media data," *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, vol. 86, pp. 580–596, 2018. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0968090X1730356X>

M. I. Sameen and B. Pradhan, “Severity prediction of traffic accidents with recurrent neural networks,” *Applied Sciences*, vol. 7, no. 6, 2017. [Online]. Available: <https://www.mdpi.com/2076-3417/7/6/476>

A. Laiou, E. Papadimitriou, G. Yannis, and A. Milotti, “Road safety data and information availability and priorities in south-east european regions,” *Transportation Research Procedia*, vol. 25, pp. 3703–3714, 2017, world Conference on Transport Research - WCTR 2016 Shanghai. 10-15 July 2016. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517305227>

N. Fiorentini and M. Losa, “Handling imbalanced data in road crash severity prediction by machine learning algorithms,” *Infrastructures*, vol. 5, no. 7, 2020. [Online]. Available: <https://www.mdpi.com/2412-3811/5/7/61>

S. He, M. A. Sadeghi, S. Chawla, M. Alizadeh, H. Balakrishnan, and S. Madden, “Inferring high-resolution traffic accident risk maps based on satellite imagery and gps trajectories,” in *2021 IEEE/CVF International Conference on Computer Vision (ICCV)*, 2021, pp. 11 957–11 965.

H. Lingaraj, “A study on genetic algorithm and its applications,” *International Journal of Computer Sciences and Engineering*, vol. 4, pp. 139–143, 10 2016.

T. Chen and C. Guestrin, “XGBoost,” in *Proceedings of the 22nd ACM SIGKDD International Conference on Knowledge Discovery and Data Mining*. ACM, aug 2016. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1145%2F2939672.2939785>

Nvidia, “Nvidia xgboost,” 2022. [Online]. Available: <https://www.nvidia.com/en-us/glossary/data-science/xgboost/>

C. Cortes and V. Vapnik, “Support-vector networks,” *Machine learning*, vol. 20, no. 3, pp. 273–297, 1995.

G. James, D. Witten, T. Hastie, and R. Tibshirani, *An introduction to statistical learning*. Springer, 2013, vol. 112.

F. Emmert-Streib, Z. Yang, H. Feng, S. Tripathi, and M. Dehmer, “An introductory review of deep learning for prediction models with big data,” *Frontiers in Artificial Intelligence*, vol. 3, 2020. [Online]. Available: <https://www.frontiersin.org/article/10.3389/frai.2020.00004>

Wikipedia, “Softmax function,” 2022. [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Softmax_function

L. N. Smith, “A disciplined approach to neural network hyper-parameters: Part 1 – learning rate, batch size, momentum, and weight decay,” 2018. [Online]. Available: <https://arxiv.org/abs/1803.09820>

S. Ioffe and C. Szegedy, “Batch normalization: Accelerating deep network training by reducing internal covariate shift,” 2015. [Online]. Available: <https://arxiv.org/abs/1502.03167>

- P. Ganesh, “Types of convolution kernels : Simplified,” 2019. [Online]. Available: <https://towardsdatascience.com/types-of-convolution-kernels-simplified-f040cb307c37>
- R. Khandelwal, “Filters and feature maps,” 2020. [Online]. Available: <https://towardsdatascience.com/convolutional-neural-network-feature-map-and-filter-visualization-f75012a5a49c>
- N. S. Altman, “An introduction to kernel and nearest-neighbor nonparametric regression,” *The American Statistician*, vol. 46, no. 3, pp. 175–185, 1992.
- Python, “Python language,” 2022. [Online]. Available: <https://www.python.org/about/quotes/>
- pandas dev, “Pandas library,” 2022. [Online]. Available: https://pandas.pydata.org/docs/getting_started/overview.html
- tensorflow, “Tensorflow library,” 2022. [Online]. Available: <https://www.tensorflow.org>
- scikit learn, “Scikit-learn library,” 2022. [Online]. Available: <https://scikit-learn.org/stable/>
- dmlc, “Xgboost library,” 2022. [Online]. Available: <https://xgboost.readthedocs.io/en/stable/>
- Nvidia, “Cuda library,” 2022. [Online]. Available: <https://developer.nvidia.com/cuda-zone>
- I. Anaconda, “Anaconda library,” 2022. [Online]. Available: <https://www.anaconda.com/>
- P. Jupyter, “Jupyter notebook,” 2022. [Online]. Available: <https://jupyter.org/>
- , “Jupyter lab,” 2022. [Online]. Available: <https://jupyterlab.readthedocs.io/en/stable/>
- jGraph, “Diagramsnet software,” 2022. [Online]. Available: <https://www.diagrams.net/>
- Google, “Google meets application,” 2022. [Online]. Available: <https://meet.google.com/>
- Github, “Github svc,” 2022. [Online]. Available: <https://github.com/>
- Projectpro.io, “Why data preparation is an important part of data science?” 2022. [Online]. Available: <https://www.projectpro.io/article/why-data-preparation-is-an-important-part-of-data-science/242>
- P. de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid, “Accidentes de tráfico madrid,” 2022. [Online]. Available: <https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a33a9fbe4b2e4b284f1a5a0/?vgnextoid=7c2843010d9c3610VgnVCM2000001f4a900aRCRD,vgnnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a0aRCRD,vgnnextfmt=default>
- , “Estructura del conjunto de datos,” 2019. [Online]. Available: https://datos.madrid.es/FWProjects/egob/Catalogo/Seguridad/Ficheros/Estructura_DS_Accidentes_trafico_desde_2019.pdf
-

- J. Goyvaerts and S. Levithan, *Regular Expressions Cookbook*, ser. O'Reilly and Associate Series. O'Reilly Media, Incorporated, 2012. [Online]. Available: https://books.google.es/books?id=6k7IfACN_P8C
- Y. Sun, A. K. Wong, and M. S. Kamel, "Classification of imbalanced data: A review," *International journal of pattern recognition and artificial intelligence*, vol. 23, no. 04, pp. 687–719, 2009.
- G. Haixiang, L. Yijing, J. Shang, G. Mingyun, H. Yuanyue, and G. Bing, "Learning from class-imbalanced data: Review of methods and applications," *Expert Systems with Applications*, vol. 73, pp. 220–239, 2017. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0957417416307175>
- P. Schober, C. Boer, and L. Schwarte, "Correlation coefficients: Appropriate use and interpretation," *Anesthesia and Analgesia*, vol. 126, p. 1, 02 2018.
- D. School, "Comparing supervised learning algorithms," 2015. [Online]. Available: <https://www.dataschool.io/comparing-supervised-learning-algorithms/>
- D. Singh and B. Singh, "Investigating the impact of data normalization on classification performance," *Applied Soft Computing*, vol. 97, p. 105524, 2020. [Online]. Available: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1568494619302947>
- N. V. Chawla, K. W. Bowyer, L. O. Hall, and W. P. Kegelmeyer, "Smote: Synthetic minority over-sampling technique," *Journal of Artificial Intelligence Research*, vol. 16, pp. 321–357, jun 2002. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1613%2Fjair.953>
- L. Van der Maaten and G. Hinton, "Visualizing data using t-sne." *Journal of machine learning research*, vol. 9, no. 11, 2008.
- Y. Jiang, G. Tong, H. Yin, and N. Xiong, "A pedestrian detection method based on genetic algorithm for optimize xgboost training parameters," *IEEE Access*, vol. 7, pp. 118 310–118 321, 2019.
- J. Brownlee, "Feature importance and feature selection with xgboost in python," 2016. [Online]. Available: <https://machinelearningmastery.com/feature-importance-and-feature-selection-with-xgboost-in-python/>
- P. Kopelias, F. Papadimitriou, K. Papandreou, and P. D. Prevedouros, "Urban freeway crash analysis: Geometric, operational, and weather effects on crash number and severity," *Transportation Research Record*, vol. 2015, pp. 123–131, 12 2007.
- Sklearn, "Gridsearchcv," 2021. [Online]. Available: https://scikit-learn.org/stable/modules/generated/sklearn.model_selection.GridSearchCV.html
- X. Glorot, A. Bordes, and Y. Bengio, "Deep sparse rectifier neural networks," in *Proceedings of the fourteenth international conference on artificial intelligence and statistics. JMLR Workshop and Conference Proceedings*, 2011, pp. 315–323.
-

- I. Metaweb Technologies, “Open refine project,” 2022. [Online]. Available: <https://openrefine.org/>
- H. Jin, Q. Song, and X. Hu, “Auto-keras: An efficient neural architecture search system,” 2018. [Online]. Available: <https://arxiv.org/abs/1806.10282>
- S. Kullback, *Information theory and statistics*. Courier Corporation, 1997.
- X.-Y. Liu, J. Wu, and Z.-H. Zhou, “Exploratory undersampling for class-imbalance learning,” *IEEE Transactions on Systems, Man, and Cybernetics, Part B (Cybernetics)*, vol. 39, no. 2, pp. 539–550, 2009.
- G. E. Hinton and S. Roweis, “Stochastic neighbor embedding,” *Advances in neural information processing systems*, vol. 15, 2002.
- M. Jain, “Hyperparameter tuning in xgboost using genetic algorithm,” 2018. [Online]. Available: <https://towardsdatascience.com/hyperparameter-tuning-in-xgboost-using-genetic-algorithm-17bd2e581b17>
- C. Spark, “Hyperparameter tuning in xgboost,” 2017. [Online]. Available: <https://blog.cambridgespark.com/hyperparameter-tuning-in-xgboost-4ff9100a3b2f>
- M. Feurer, K. Eggensperger, S. Falkner, M. Lindauer, and F. Hutter, “Auto-sklearn 2.0: Hands-free automl via meta-learning,” *arXiv:2007.04074 [cs.LG]*, 2020.
-