

**Mestrado Integrado em Engenharia Informática**

**e Computação**

2.º Ano

Relatório do projeto da Unidade Curricular

**Concepção e Análise de Algoritmos**

Trabalho realizado por **Diogo Maia up201904974@fe.up.pt,**

**Guilherme Garrido up201905407@gmail.com**

**e Luís Lucas up201904624@fe.up.pt**

Turma 2 – Grupo 2

**2020/2021**

Índice

[Descrição do problema 4](#_Toc69388043)

[Formalização do problema 5](#_Toc69388044)

[**Dados de entrada** 5](#_Toc69388045)

[**Dados de saída** 5](#_Toc69388046)

[**Restrições** 5](#_Toc69388047)

[Descrição da solução 7](#_Toc69388048)

[**Algoritmos a implementar** 7](#_Toc69388049)

[Casos de utilização 8](#_Toc69388050)

[Conclusão 9](#_Toc69388051)

[Participação de cada membro 10](#_Toc69388052)

[Bibliografia 11](#_Toc69388053)

Enunciado (a remover no final)

Tema: **PapaRica: distribuição de refeições prontas**

Os veículos da PapaRica, uma empresa de confecção e distribuição de refeições prontas a consumir do distrito de Vila do Conde, recolhem, diariamente, as encomendas dos clientes para o almoço e entregam-nos nas casas ou empresas dos clientes. A empresa faz entregas em toda a área metropolitana do Porto. Depois de realizar as entregas, os veículos de distribuição recolhem à garagem, localizada na sede da empresa em Vila do Conde. Este tipo de transporte de refeições prontas a consumir, de elevada qualidade, é cada vez mais frequente em zonas urbanas, permitindo o acesso a refeições de qualidade, saudáveis e confeccionadas de forma caseira, algo cada vez mais valorizado pelos consumidores modernos.

Neste trabalho, pretende-se implementar um sistema que permita à empresa gerir a sua frota e a sua carteira de entregas. As refeições são recolhidas diariamente na sede da empresa onde se encontram já distribuídas por cabazes, identificadas com o nome do destinatário, número de embalagens que contém o cabaz, destino, número de factura, entre outras informações que julgar necessárias. Inicialmente, considere que a empresa tem um único veículo, que é capaz de realizar a entrega de todos os cabazes a aguardar transporte. Numa segunda fase, considere que a empresa conta com uma frota de veículos, de diferentes tipos e capacidades; tente, então, agrupar itens de forma a não exceder a capacidade de carga do veículo, e estejam próximos de forma a minimizar o caminho gerado, desde a empresa até ao regresso à mesma, passando pelos pontos de entrega.

Avalie a conectividade do grafo, de forma a evitar que sejam aceites entregas em zonas inacessíveis da rede. Algumas vezes, obras nas vias públicas podem fazer com que certas zonas tornem-se inacessíveis, tornando as entregas inviáveis.

Considere a possibilidade de utilizar mapas reais, extraídos do OpenStreetMaps (www.openstreetmap.org) e coordenadas geográficas do depósito, da garagem, e dos endereços dos destinatários para as respetivas entregas.

# Descrição do problema

Uma empresa de distribuição de comida pretende implementar um sistema de gestão da sua frota, onde as rotas são determinadas de forma a minimizar o número de veículos utilizados e a distância percorrida por cada um.

Com sede em Vila do Conde, a PapaRica faz recolhas e posteriores entregas de refeições confecionadas em toda a Área Metropolitana do Porto. Os veículos têm como pontos de partida e de chegada a sede da empresa.

**1ª iteração: um único veículo com capacidade ilimitada**

Nesta fase, despreza-se o limite de capacidade do veículo, que irá iniciar uma única viagem com toda a carga necessária de transportar. O objetivo desta iteração é encontrar o caminho mais curto, começando na sede, passando por todos os pontos de entrega e, por fim, regressando novamente ao local de partida em Vila do Conde.

Neste caso, é importante notar que zonas inacessíveis devem ser descartadas de forma a evitar o bloqueio da viagem.

**2ª iteração: um único veículo com capacidade limitada**

Nesta iteração pretende-se encontrar o caminho mais curto respeitando a capacidade de transporte de um único veículo. Assim, este veículo poderá ser submetido a várias viagens se não for possível transportar todos os cabazes de uma só vez.

O veículo parte da sede da empresa e faz as entregas correspondentes às refeições que transporta (utiliza-se a 1ª iteração, encontrando o caminho mais curto) e retorna ao ponto de partida para recarregar a bagagem se necessário (ciclo até não haver mais refeições por entregar).

**3ª iteração: frota de veículos com capacidades diferentes**

Nesta terceira fase são considerados vários veículos com capacidades independentes. O objetivo é minimizar o número de veículos utilizados e a distância percorrida.

É importante salientar que um cabaz não pode ser dividido, ou seja, só pode ser transportado por um veículo.

# Formalização do problema

## **Dados de entrada**

**baskets** - lista de cabazes

**C** – cabaz:

* **clientName** - nome do destinatário
* **numPack** - número de embalagens
* **idDest** – identificador do vértice de destino
* **numFat** - número de fatura

**fleet** – lista de veículos

**T** – veículo:

* **maxCap** - capacidade de cada veículo
* **baskets** – lista de cabazes dentro do veículo
* **path** - lista de vértices do caminho deste veículo

**Gi = (Vi, Ei)** - grafo da área metropolitana do Porto:

* **V** – vértices (pontos de interesse em que é possível a entrega de cabazes)
  + **id** – identificador do vértice
  + **adj ∈ E** – conjunto de arestas adjacentes
* **E** – arestas (representam as ligações entre os pontos, vértices)
  + **w** - Peso da aresta (pode variar conforme o tipo de estrada)
  + **dest** [**∈**](https://pt.wiktionary.org/wiki/∈) **V** – Destino
  + **name** – identificador da aresta (por ex: rua)

**S** - vértice inicial (representa a sede da empresa em Vila do Conde)

## **Dados de saída**

fleet - lista dos veículos com caminho percorrido com um os parâmetros “baskets” e “path” atualizados.

## **Restrições**

Dados de Entrada:

* **∀ T ∈ fleet ∧ T.path.size = 0: T.baskets.size = 0** , porque cada camião que ainda não esteja em movimento não pode conter cabazes inicialmente.
* **∀ T ∈ fleet: T.maxCap > 0**, já que o camião tem de poder carregar no mínimo um cabaz.
* **∀ C ∈ baskets: ∃ V.id = C.idDest** pois o id que identifica o vértice no cabaz tem de identificar um vértice no grafo.
* **∀ C ∈ baskets: C.numPack > 0** sendo que cada cabaz tem de ter no mínimo uma embalagem.
* **S ∈ V**, logo o ponto inicial tem de ser um vértice do grafo.
* **S.adj.size > 0**, sendo que tem de se garantir a possibilidade de os camiões saírem do vértice inicial, havendo, necessariamente, pelo menos um caminho de saída da sede.
* **∀ E.w > 0**, uma vez que se se associar cada vértice a uma distância, tem de existir uma distância entre cada vértice (não pode haver dois vértices na mesma localização).

Dados de Saída:

* **∀ T ∈ fleet ∧ T.path.size ≠ 0: T.path[0] = S**, porque o início do caminho do camião é sempre a empresa.
* **∀ T ∈ fleet ∧ T.path.size ≠ 0: T.path ⊆ V**, uma vez que todos os vértices do caminho do camião têm de ser vértices do grafo.
* **∀ T ∈ fleet ∧ T.path.size ≠ 0: ∃ T.path[1] = S.adj.dest**, já que o vértice a seguir ao inicial tem de ser adjacente e esta lógica mantém-se em todos os vértices pertencentes ao “path”.
* **∀ T ∈ fleet: T.maxCap(antes) = T.maxCap(depois)**, sendo este um dado que não será alterado ao longo do algoritmo.
* **baskets.size = 0**, porque todos os cabazes foram atribuídos a um camião.
* **baskets.size(antes) = ∑ T.baskets.size**, já que todos os cabazes existentes têm de ser distribuídos pelos camiões.

## **Funções objetivo**

A solução ótima do problema passa por minimizar o número de veículos utilizados e minimizar a distância percorrida (e consequente tempo de entrega) pela frota, de forma a entregar todos os cabazes de refeições:

* min(fleet.size)
* min(Σ valores das arestas percorridas pelos veículos da frota)

# Descrição da solução

## **Algoritmos a implementar**

**Análise da conetividade de grafo**

Este é um passo importante para evitar erros de execução. O objetivo é recusar os pedidos de entrega em zonas inacessíveis da rede, por exemplo, devido a obras.

**Aceitação de pedidos de Cabazes**

Na receção do pedido de um cabaz, o sistema deve procurar pelo vértice ao qual o cabaz deve ser entregue através do id fornecido (morada). Desta forma, pensamos que seria melhor utilizar uma adaptação do algoritmo de pesquisa em profundidade.

O algoritmo de pesquisa DFS é um algoritmo utilizado para percorrer ou buscar itens dentro de um grafo. Define-se por percorrer todos os nós filho ao nó raiz o mais profundo possível para somente retroceder quando não for possível continuar nessa direção. É um algoritmo recursivo e assumindo que um grafo tem V vértices e A arcos, consome tempo proporcional a V+A.

**Distribuição de Cabazes pelos Camiões**

Na primeira iteração, este algoritmo consiste em passar todos os cabazes para o único veículo. No entanto, nas restantes iterações, a ideia é dividir os cabazes entre cada um dos veículos da frota.

Primeiro, encher um camião. Se ainda sobrarem cabazes e houver mais veículos, encher os outros de seguida. Caso a capacidade da frota seja inferior ao número de cabazes a entregar, os veículos que retornem à sede estarão encarregues de realizar mais viagens até que todos os cabazes estejam entregues.

**Identificação do pedido mais perto do camião**

Pretende-se para cada camião utilizado procurar dentro dos seus pedidos o cabaz com o local de entrega mais perto do vértice atual do camião. Utilizando um algoritmo de pesquisa de vértices.

**Determinar o percurso mais curto entre os dois vértices e fazer o camião percorrê-lo**

Após determinar a entrega mais próxima do local atual do veículo, procede-se para a sua concretização, retirando o cabaz entregue da lista de cabazes do camião e adicionando este vértice à lista de vértices do camião em questão.

Estes dois últimos passos são repetidos até todos os cabazes do camião serem entregues. Quando o veículo não tiver mais entregas por fazer deve retornar à sede e ficará disponível para novas viagens.

**Caminho mais curto**

**Algoritmo de Dijkstra**

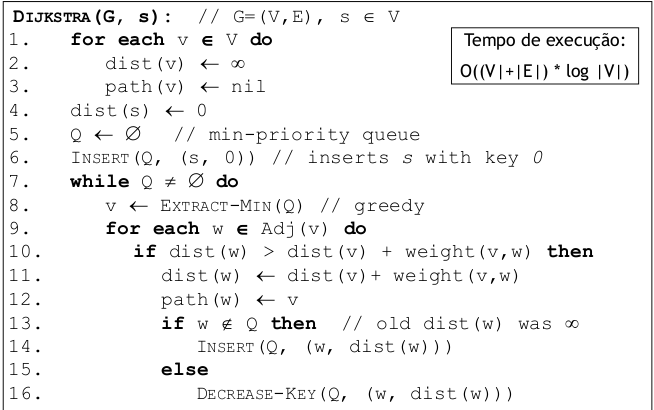
O algoritmo de Dijkstra é um algoritmo ganancioso que resolve o problema do caminho mais curto partindo de um início único em um gráfico pesado dirigido, para o caso em que todos os pesos das arestas não são negativos, com um custo computacional: O((V|+|E|) \* log |V|).

O algoritmo começa por fazer um pré-processamento a todos os vértices do grafo marcando a sua distância como infinita e o vértice antecessor a nulo.

De seguida, altera a distância do vértice inicial para zero e insere-o numa fila de prioridade de mínimos de forma a priorizar sempre o vértice com a menor distância, tornando-se assim um algoritmo ganancioso, já que procura minimizar sempre uma solução imediata, de forma a posteriormente, minimizar uma solução global.

O terceiro passo do algoritmo passa por entrar num ciclo enquanto houver vértices na fila de prioridade e para cada adjacência desses vértices, se a distância, no momento, guardada for maior que o peso da aresta somada com a distância do vértice, então essa distância da adjacência deve ser atualizada e, consequentemente, a variável que indica o vértice antecessor.

Por fim, percorre-se o caminho inverso, ou seja, do vértice destino até ao vértice inicial, de forma a encontrar o caminho mínimo entre os dois partindo da origem(inicial) até ao final(destino).

Figura 1: Algoritmo de Dijkstra

**Algoritmo A\***

O algoritmo A\* é um algoritmo de Busca de Caminho. Este procura o caminho mais curto entre dois vértices previamente dados., sendo um o inicial e outro o final. Pode-se considerar que este algoritmo é a combinação de aproximações heurísticas do algoritmo de Procura em Largura e da formalidade do Algortimo de Dijkstra.

Sejam:  
-> Q = conjunto de vértices a serem pesquisados

->S = o vértice inicial

Algoritmo:

1. Inicialize Q com S como única entrada.
2. Se Q está vazio, acaba o processo. Se não, escolha o melhor elemento de Q
3. Se o vértice(n) é o objetivo, retorne-o;
4. Senão remova n de Q;
5. Encontre os descendentes de **n** que não estão em visitados e crie todas as extensões de **n** para cada descendente;
6. Adicione os caminhos expandidos a **Q** e vá ao passo **2**;

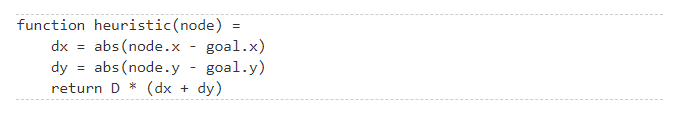
Existem várias técnicas que podem ser usadas para escolher o melhor vértice de Q. O que o algoritmo faz é utilizar uma destas técnicas para modificar os pesos das arestas ligadas a esse vértice de acordo a distância deste à distância do vértice final, sendo que as arestas que remetem para vértices mais perto do vértice final serão beneficiados com uma redução do peso e você-versa. No final, para não haver perdas de informação, o cálculo da distância total sofre modificações de modo a corresponder à distância atual. Algumas destas técnicas são a técnica de distância de Manhattan: (Mais eficiente para movimentações a 4 direções)

Figura 2 – Código da técnica de Manhattan

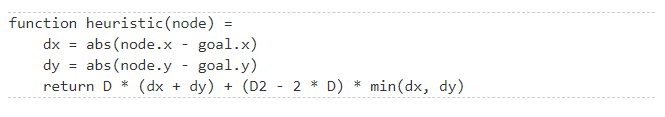
A técnica da distância diagonal (mais eficiente para movimentações a 8 direções):

Figura 3 – Código da técnica da diagonal

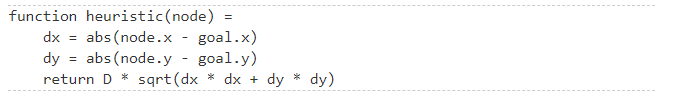
Ou a técnica da distância euclidiana (mais eficiente para movimentações a qualquer direção):

Figura 4 – Código da técnica Euclidiana

A técnica mais adequada ao problema é a Euclidiana, pois remete apenas para uma aproximação entre dois pontos, não importando a direção.

# Casos de utilização

Pretende-se que a aplicação seja composta por uma interface intuitiva que permita ao utilizador editar (criar, remover, alterar):

* Cabazes de refeições
* Veículos da frota da empresa
* Local de uma entrega

Além disso, na interface deverá ser possível visualizar um mapa com a região propícia a entregas (zona metropolitana do Porto).

Para a criação de dados, será possível inserir os dados manualmente ou importar um ficheiro já com dados de cabazes, veículos e encomendas.

Após os dados necessários estarem inseridos, o programa permite:

* distribuir automaticamente os cabazes pelas carrinhas
* verificar a acessibilidade a e de todos os pontos de entrega
* efetuar o cálculo do caminho ótimo, apresentando a melhor solução para as viagens da frota da empresa.

# Conclusão

O principal problema que se espera encontrar na parte do desenvolvimento do programa tem a ver com a “tradução” do mapa, uma vez que podem surgir diversas contrariedades neste ponto como, por exemplo, a equivalência entre as ruas (arestas do grafo) e o tempo que se demora a percorrer as mesmas (serão sempre valores relativos).

# Participação de cada membro

|  |  |
| --- | --- |
| **Membro do grupo** | **Participação (%)** |
| Diogo Maia |  |
| Guilherme Garrido |  |
| Luís Lucas |  |

# Bibliografia

* Imagens ilustrativas dos algoritmos em grafo: Caminho mais curto, <https://qiao.github.io/PathFinding.js/visual/>
* T.H. Cormen, C. E. Leiserson, R. L. Rivest , C. Stein. Introduction to Algorithms, 3rd Edition. MIT Press, 2009 (Chapter 24)
* A\* PathFinding para iniciantes por Patrick Lester ,https://web.archive.org/web/20061222182121/http://policyalmanac.org/games/aStarTutorial\_port.htm
* Heuristics from Amits thoughts on Pathfinding, http://theory.stanford.edu/~amitp/GameProgramming/Heuristics.html#a-stars-use-of-the-heuristic