

ALGORITMO PARA LA SELECCIÓN DE LA MEJOR RUTA: EVITANDO EL ACOSO CALLEJERO

Agustín Rico Piedrahita
Universidad EAFIT
Colombia
aricop@eafit.edu.co

Andrea Serna
Universidad EAFIT
Colombia
asernac1@eafit.edu.co

Mauricio Toro
Universidad EAFIT
Colombia
mtorobe@eafit.edu.co

RESUMEN

Se trabaja el problema de la selección de la mejor ruta posible teniendo en cuenta criterios de seguridad en la ruta, específicamente los relacionados al abuso callejero. La importancia en la solución de dicho problema radica en poder dar una alternativa a los problemas de inseguridad y su influencia en aspectos básicos y fundamentales de la vida de las personas, por ejemplo, sus desplazamientos por la ciudad. Los problemas relacionados son todos aquellos que respondan al problema de la selección de la mejor ruta teniendo en cuenta criterios involucrados en la comodidad o seguridad de la persona que hace la ruta, por ejemplo, factores climáticos.

Palabras clave

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

1. INTRODUCCIÓN

El acoso callejero es un fenómeno que aqueja a gran parte de la población, especialmente a las mujeres. Después de un evento de acoso callejero, las víctimas suelen quedar en un escenario muy incómodo y posiblemente con ciertas secuelas físicas y psicológicas. Poder dar alternativas evasivas a este problema es importante para darle lugar y tiempo de acción a estrategias de seguridad más directas que puedan garantizar la seguridad en los desplazamientos de las personas.

1.1. Problema

El problema consiste en la selección de la mejor ruta, teniendo en cuenta datos de acoso callejero en ellas. La solución de este problema brinda una ventaja inmediata y es la de evitar o intentar reducir el número de eventos de acoso callejero, pero además puede ser el punto de partida para análisis profundos que puedan permitir enfocar acciones y estrategias en lugares específicos.

1.3 Estructura del artículo

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

2. TRABAJOS RELACIONADOS

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

2.1 Selección de la mejor ruta para peatones y ciclistas en condiciones de invierno

[1] Se investiga la relación entre las condiciones del pavimento en temporadas de invierno y la selección de la mejor ruta para ciclistas y peatones. Para analizar dicha relación, se llevaron a cabo encuestas que preguntaban a peatones y ciclistas por sus rutinas de transporte, sus actitudes y preferencias a la hora de decidirse por una ruta. Los resultados de la encuesta fue que alrededor del 50% de los encuestados cambia su ruta con mucha frecuencia durante el invierno, con respecto a la ruta que toman en verano.

2.2 Modelo basado en GPS para la selección de rutas para ciclistas en San Francisco, California

[2] La selección de la mejor ruta para ciclistas suele diferir de la ruta más corta o la mejor para ir en automóvil. Recolectando datos de los recorridos realizados por ciclistas en San Francisco (California), se entrenó un modelo de regresión logística multinomial que asociaba las probabilidades a las preferencias realizadas por los ciclistas y así sugerir una ruta.

2. Predicción en la ruta de un peatón

[3] Un peatón es sujeto de posibles complicaciones en su ruta de desplazamiento tales como viajar por un vecindario inseguro o desplazarse a la deriva en condiciones climáticas incómodas. Microsoft publicó una patente que exhibe un modelo de inteligencia basado en procesos estocásticos y redes bayesianas con el propósito de satisfacer ciertas preferencias particulares de los peatones en la búsqueda de la mejor ruta.

2.4 Detección de crímenes basado en estimación de rutas y análisis de comportamiento

[4] El objetivo del trabajo fue investigar si era aplicable el uso de rastreos geográficos y de comportamiento para detectar posibles criminales. El método principal de investigación fue un algoritmo que rastreaba las rutas de los crímenes cometidos e identificaba aquellas rutas similares, tanto geográficamente como aspectos como la hora del día y la duración del recorrido. Fue posible concluir y deducir ciertas dinámicas en el comportamiento de las personas y sus rutas al momento de realizar un crimen.

3. MATERIALES Y MÉTODOS

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

3.1 Recogida y tratamiento de datos

El mapa de Medellín se obtuvo de Open Street Maps (OSM)¹ y se descargó utilizando la API² OSMnx de Python. La (i) longitud de cada segmento, en metros; (2) la indicación de si el segmento es de un solo sentido o no, y (3) las representaciones binarias conocidas de las geometrías se obtuvieron de los metadatos proporcionados por OSM.

Para este proyecto, se calculó la combinación lineal (CL) que captura la máxima varianza entre (i) la fracción de hogares que se sienten inseguros y (ii) la fracción de hogares con ingresos inferiores a un salario mínimo. Estos datos se obtuvieron de la encuesta de calidad de vida de Medellín, de 2017. La CL se normalizó, utilizando el máximo y el mínimo, para obtener valores entre 0 y 1. La CL se obtuvo mediante el análisis de componentes principales. El riesgo de acoso se define como uno menos la CL normalizada. La Figura 1 presenta el riesgo de acoso calculado. El mapa está disponible en GitHub³.

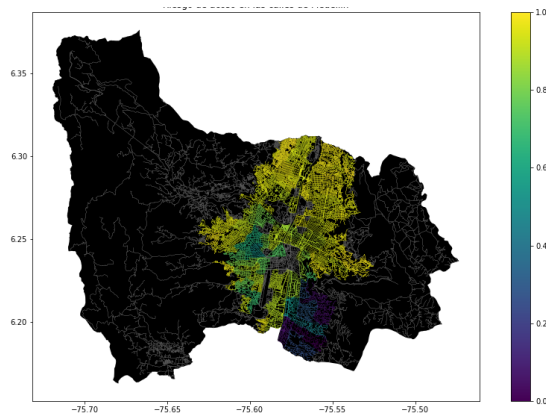


Figura 1. Riesgo de acoso sexual calculado como una combinación lineal de la fracción de hogares que se sienten inseguros y la fracción de hogares con ingresos inferiores a un salario mínimo, obtenida de la Encuesta de Calidad de Vida de Medellín, de 2017.

3.2 Alternativas de camino más corto con restricciones

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

3.2.1 Algoritmo de Dijkstra

El algoritmo funciona explorando todos los caminos más cortos que parten desde el origen y que llevan a todos los otros vértices. Una vez se obtiene el camino más desde el vértice de origen y hasta el nodo final de interés, el algoritmo se detiene. Su complejidad es de $O(E + V \log V)$

3.2.2 Algoritmo de Bellman-Ford

El algoritmo tiene un funcionamiento al de Dijkstra pero es aplicable a grafos con ejes de pesos negativos. Su complejidad es de $O(VE)$

3.2.3 Algoritmo de búsqueda A*

Es un algoritmo de búsqueda que asocia una función de evaluación heurística a cada nodo. En cada paso del algoritmo, para cada nodo no evaluado, se calcula la función heurística para todos sus hijos. Su complejidad es $O(b^d)$, donde b es el promedio de nodos hijos por nodo y d es la profundidad del nodo inicial al final.

3.2.4 Algoritmo de Floyd-Warshall

El algoritmo compara todos los posibles caminos a través del grafo entre cada par de vértices, utilizando una matriz de adyacencia haciendo uso de la transitividad entre las conexiones de los nodos. Dicha comparación se actualiza con la mejor solución hasta haber hecho el recorrido total del grafo. Su complejidad es de $O(V^3)$.

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

REFERENCIAS

1. Magne Fossum & Eirin Olaussen
Ryeng (2022) Pedestrians' and bicyclists' route choice during winter conditions, Urban, Planning and Transport Research, 10:1, 38-57, DOI: 10.1080/21650020.2022.2034524

¹ <https://www.openstreetmap.org/>

² <https://osmnx.readthedocs.io/>

³ <https://github.com/mauriciotoro/ST0245Eafit/tree/master/proyecto/Datasets/>

2. Jeffrey Hood, Elizabeth Sall & Billy Charlton (2011) A GPS-based bicycle route choice model for San Francisco, California, *Transportation Letters*, 3:1, 63-75, DOI: 10.3328/TL.2011.03.01.63-75

3. Ivan J. Tashev, Jeffrey D. Couckuyt, Neil W. Black, John C. Krumm, Ruston Panabaker, and Michael Lewis Seltzer. 2012. Pedestrian route production. (January 2012).

4. Borg, Anton & Boldt, Martin & Eliasson, Johan. (2017). Detecting Crime Series Based on Route Estimation and Behavioral Similarity. 1-8. 10.1109/EISIC.2017.10.