



AValiação DA INTEGRIDADE E PROJETO DE RECUPERAÇÃO DA PONTE HERCÍLIO LUZ/SC

Hermes Carvalho

hermes@dees.ufmg.br

Departamento de Engenharia de Estruturas - Escola de Engenharia da UFMG
Avenida Antônio Carlos, 6627. Pampulha. 31.270-901 - Belo Horizonte – MG

Paula Moura Leite Vilela

paulinhamlvilela@gmail.com

Departamento de Engenharia de Estruturas - Escola de Engenharia da UFMG
Avenida Antônio Carlos, 6627. Pampulha. 31.270-901 - Belo Horizonte – MG

Resumo. *O processo de reabilitação de obras de arte antigas vem ganhando força nos últimos anos. A ponte pênsil Hercílio Luz, construída em 1926, encontra-se interdita desde 1991 devido ao seu elevado grau de corrosão e comprometimento de elementos estruturais. A avaliação da integridade estrutural foi realizada e, a partir das conclusões, um projeto completo de reabilitação foi desenvolvido, contemplando a substituição dos elementos metálicos comprometidos e reforços nas fundações existentes, considerando uma estrutura auxiliar para a sustentação do vão pênsil durante a recuperação. Para o desenvolvimento dos procedimentos da reabilitação será necessária a realização de um processo de transferência de cargas, uma vez que todo o carregamento do vão central é suportado pelas barras de olhal e deve ser transferido para a estrutura auxiliar. O processo de transferência de cargas é realizado através de uma sequência de macaqueamentos sincronizada dos nós inferiores da treliça do vão pênsil, determinada a partir de modelos numéricos tridimensionais, considerando as não-linearidades geométricas.*

Palavras-Chave: *Reabilitação de estruturas; Pontes metálicas; Ponte Pênsil; Transferência de cargas; Não-linearidades geométricas.*

INTRODUÇÃO

O processo de reabilitação de obras de artes antigas vem ganhando força nos últimos anos (Costa et al., 2014). Com várias estruturas ultrapassando a vida útil de projeto na Europa e nos Estados Unidos surge uma nova preocupação para os engenheiros da atualidade: a necessidade do desenvolvimento de projetos de reabilitação, visando a garantia da integridade estrutural e o respectivo aumento da vida útil (Radomski, 2013). A reabilitação se apresenta com uma alternativa atraente, uma vez que representa entre 10% e 30% do custo total de uma nova obra semelhante, para a maioria dos casos (Shim e Lee, 2015).

A ponte pênsil Hercílio Luz teve sua construção iniciada em 14 de novembro de 1922 e foi inaugurada e aberta ao tráfego em 13 de maio de 1926. A ponte tem o comprimento total de 819,5 metros, sendo 259 metros de viaduto insular, 339,5 metros de vão central e 221 metros de viaduto continental. Com esse vão central, a ponte Hercílio Luz é uma das maiores pontes pênsis e a última com barras de olhal incorporada à treliça no mundo. A ponte se estende sobre as águas de um dos estreitos do Oceano Atlântico, construída originalmente para sustentar uma estrada, uma ferrovia elétrica e o abastecimento de água para a cidade de Florianópolis. A Fig.1 apresenta uma vista do vão pênsil da Ponte Hercílio Luz.



Figura 1: Vão central pênsil da Ponte Hercílio Luz, com 339,5 metros de comprimento.

A estrutura de aço tem o peso aproximado de cinco mil toneladas, sendo os alicerces e pilares responsáveis pelo consumo de 14.250m³ de concreto. Os pilões metálicos (torres de suporte do vão central) medem 75 metros de altura, a partir do nível do mar, e o vão central tem altura de 30 metros em relação ao nível da água.

O vão central é constituído por uma treliça cujo perfil possui altura máxima no quarto do vão, onde os momentos fletores são máximos. Na parte central desta treliça, ou seja, entre $\frac{1}{4}$ e $\frac{3}{4}$ do vão, as barras de olhal se incorporam à treliça, desempenhando o papel de corda superior. A corda superior da treliça, fora da parte central, é conectada às barras de olhal através de pendurais verticais (Steinman, 1922).

Inspeções visuais e testes não destrutivos realizados na ponte indicaram a necessidade de substituição das barras de olhal, selas, apoios do pilões, pendurais e vários elementos da

treliça. Diante disso, foi concebida uma estrutura de sustentação auxiliar sob a treliça do vão central, onde todo o peso próprio da treliça será apoiado nessa estrutura. A transferência de cargas das barras de olhal para a estrutura auxiliar será realizada através de uma sequência de macaqueamento sincronizada dos nós inferiores da treliça. Uma sequência inversa desse macaqueamento deverá ser utilizada para a remontagem da estrutura.

1 PROJETO ORIGINAL DA PONTE

O projeto da ponte foi concebido pelos engenheiros americanos H. D. Robinson e D. B. Steinman, na década de 20. A fabricação da estrutura metálica foi realizada nos Estados Unidos, sendo a montagem executada pela empresa American Bridge. Foram avaliadas três concepções estruturais, sendo uma ponte pênsil com barras de olhal incorporada (solução adotada e apontada como mais econômica para a época), uma ponte pênsil convencional e uma treliça, conforme apresentado na Fig. 2.

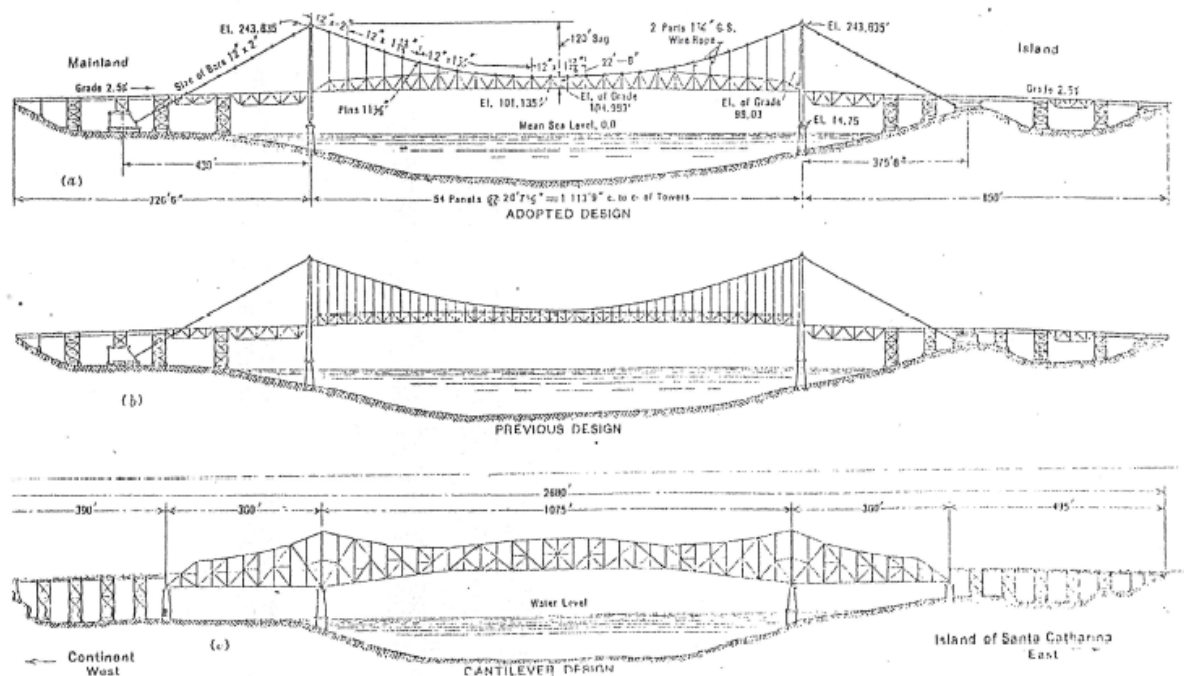
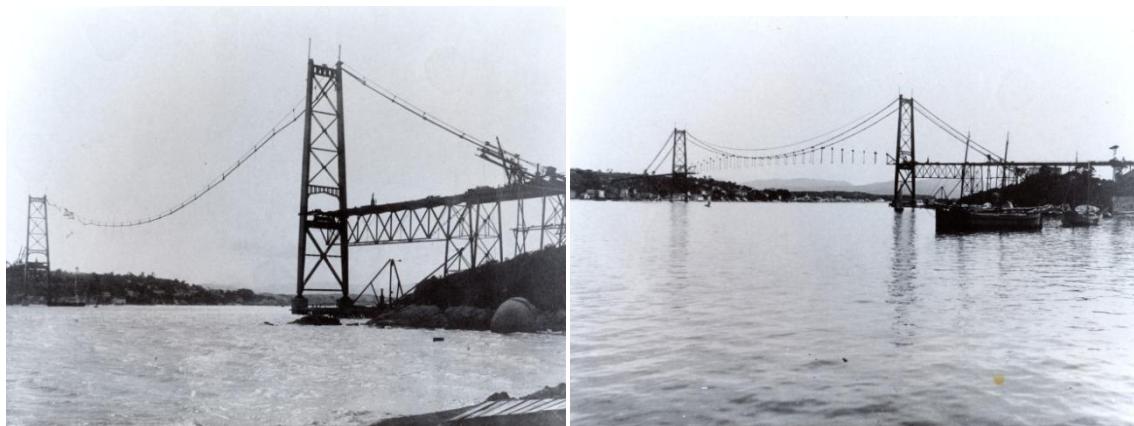


Figura 2: Soluções estruturais avaliadas pelos projetistas originais (Steinman e Grove, 1926).

A montagem da estrutura foi iniciada pelos vãos de acesso. Para o início da montagem do vão central foi necessária a montagem dos pilones e a utilização de cabos auxiliares, conforme apresentado na Fig. 3(a). Após a montagem das barras de olhal, os elementos da treliça foram montados individualmente, conforme apresentado na Fig. 3(b), até o fechamento completo de cada plano de treliça, conforme Fig. 4.



(a) Montagem das barras de olhal com cabos.

(b) Montagem dos elementos isolados da treliça.

Figura 3: Fotos da montagem do vão central.

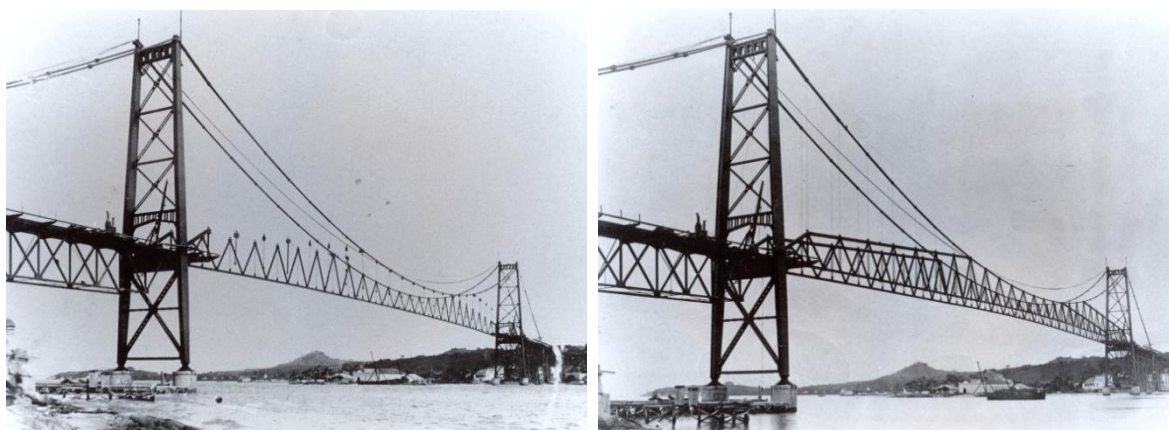


Figura 4: Fechamento dos planos da treliça.

Devido a sequência de operações realizadas na montagem do vão central observa-se que, após o fechamento dos planos da treliça, somente as barras de olhal que desempenham o papel de corda superior apresentam esforços, dentre os elementos da treliça. Os demais elementos da treliça são solicitados somente após a montagem dos elementos transversais (contraventamentos e transversinas), tabuleiro e atuação da carga móvel sobre a ponte. A Fig. 5(a) apresenta a montagem dos perfis metálicos de suporte do tabuleiro e a Fig. 5(b) apresenta o tabuleiro concluído.



(a) Montagem dos elementos metálicos de suporte. (b) Tabuleiro do vão central concluído.

Figura 5: Fotos do tabuleiro em madeira.

2 AVALIAÇÃO DA INTEGRIDADE ESTRUTURAL

A primeira interdição da estrutura foi ocasionada pelo rompimento de uma barra de olhal. A partir desse evento, avaliações da integridade estrutural da ponte foram intensificadas e, em 1991, ocorreu a interdição completa da ponte.

As últimas inspeções visuais foram realizadas entre os anos de 2009 e 2013. A Fig. 6 apresenta fissuras e o estágio avançado de corrosão nas bases dos pilões. A corrosão acentuada do tabuleiro metálico é apresentada na Fig. 7.



Figura 6: Fissuras e elevado estágio de corrosão das bases dos pilões.



Figura 7: Elevado estágio de corrosão do tabuleiro metálico.

Devido ao fato do projeto ser muito antigo, não havia registros da composição dos aços utilizados na construção. Para a caracterização dos aços presentes na estrutura, foram realizados ensaios de dureza nos pilones, barras de olhal, selas e elementos de treliça, conforme a norma ASTM (ASTM E140-05e1, 2005) e apresentado na Fig. 8. A partir da caracterização foram determinados os limites de escoamento dos materiais, necessários para as verificações de resistência dos elementos.

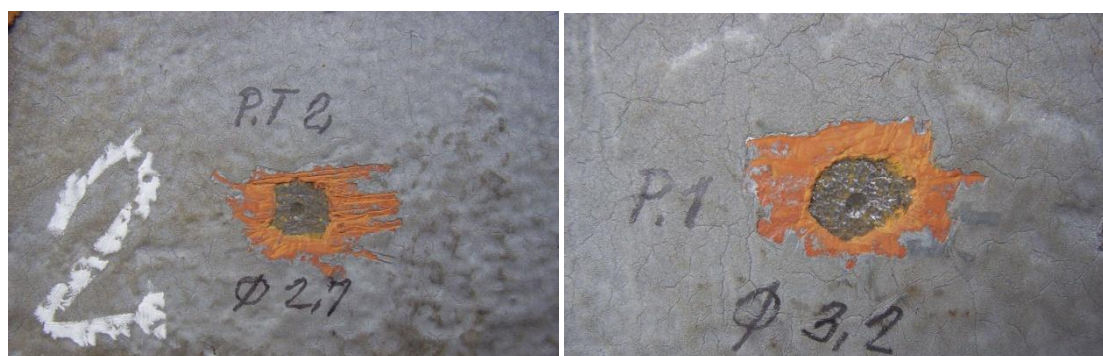


Figura 8: Medições de dureza nos principais elementos da estrutura.

Nas inspeções das estruturas de concreto observaram-se sinais de desgaste superficial, sendo detectado que os blocos e os maciços são compostos por concreto ciclópico. Os projetos das fundações elaborados na época da construção indicaram a presença de blocos sobre rocha e dos maciços sobre rocha e estacas de madeira. Devido a dificuldade de acesso, não foi possível realizar a verificação do estado de conservação das estacas de madeira, mas avalia-se que, devido a idade desses elementos, a integridade estrutural não pode ser garantida.

3 PROJETOS DE REABILITAÇÃO DA ESTRUTURA DA PONTE

Diante do elevado estado de corrosão encontrado e de verificações dos níveis de tensões atuantes nos elementos da estrutura (com espessuras reduzidas devidas à corrosão), foi

constatada a necessidade da troca dos principais elementos estruturais, tais como: barras de olhal, selas, bases dos pilones, pendurais, tabuleiro e diversos elementos da treliça.

Todas as fundações apresentaram a necessidade de introdução de reforços, devido a incerteza quanto a integridade estrutural. Os blocos e maciços receberão o encamisamento com novos blocos de concreto armado e novas estacas de concreto, para o suporte.

Para a substituição de vários elementos da parte metálica e reforço das fundações deve-se buscar uma condição de alívio das cargas da estrutura, aproximando do estado de sollicitação nula nos elementos. Assim, foi elaborada uma solução contemplando uma estrutura auxiliar de sustentação, localizada sob o vão central, tornando assim toda a operação de recuperação segura, uma vez que o vão central é completamente suportado pela estrutura auxiliar. Essa estrutura é composta por uma treliça tridimensional com 4 bases, apoiadas sobre fundações mistas independentes, conforme apresentado na Fig. 9.

Outra alternativa foi avaliada, baseada na sustentação do vão central por cabos auxiliares posicionados sobre as barras de olhal, procedimento semelhante ao adotado na montagem inicial da estrutura. Entretanto, esse procedimento não reduz as cargas nas fundações dos pilones, exigindo maiores reforços e maiores cargas de macaqueamento para a troca dos aparelhos de apoio. Essa solução também não traz o nível de segurança do procedimento adotado, uma vez que conta com a resistência de elementos comprometidos para a sustentação e estabilização da estrutura, sendo assim descartada.

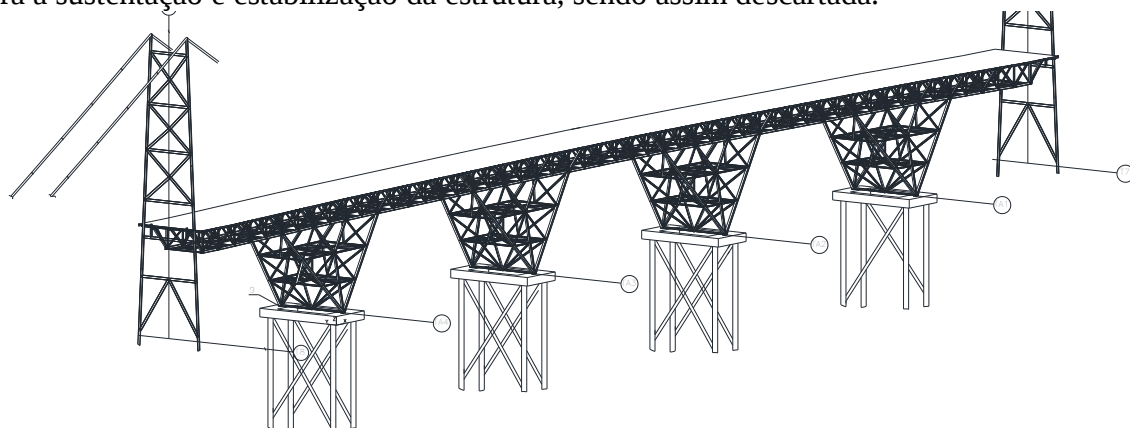


Figura 9: Estrutura inferior auxiliar de sustentação do vão central.

3.1 Transferência de cargas

Uma vez montada a estrutura inferior auxiliar deve-se realizar a transferência de cargas das barras de olhal para essa estrutura. Tal operação será realizada através do macaqueamento sincronizado de 54 pontos da treliça, na direção vertical, impondo deslocamentos em forma de parábola. Toda a operação será monitorada através de levantamentos topográficos e dados coletados de sensores posicionados na estrutura (extensômetros, sensores de deslocamento, termômetros, anemômetros, entre outros).

Para a determinação das configurações geométricas necessárias para anular os esforços nas barras de olhal, foi desenvolvido um modelo em elementos finitos no software SAP2000® (2009), incluindo os efeitos das não linearidades geométricas nos cálculos, fundamental para a análise de estruturas com grandes gradientes de deslocamento. A avaliação da imposição incremental de deslocamentos na porção inferior da treliça indica os valores de deslocamentos

em cada macaco hidráulico necessários para anular os esforços em uma dada barra de olhal. A confirmação de hipótese de carga nula em cada elemento será verificada experimentalmente, in loco, com a verificação das tensões medidas através de sensores de deformação do tipo rosetas.

Basicamente a operação da transferência de cargas é composta por duas fases, a saber:

- Fase 1: Macaqueamento dos 54 pontos em forma de parábola, com deslocamentos verticais para cima, objetivando a configuração geométrica que resulte na condição de carga nula para as barras de olhal externas à treliça. Após a realização da fase 1, as barras de olhais externas podem ser desacopladas da treliça. Mesmo com a estrutura da treliça desacoplada, existirá carga normal de tração retida nas barras de olhal internas à treliça, devido a sequência de montagem adotada inicialmente na ponte. A fase 1 considera o deslocamento total vertical para cima igual a 550 mm, realizado em 10 etapas, sendo cada uma com deslocamento de 55 mm. A Fig. 10 apresenta um esquema das etapas que compõem a Fase 1.

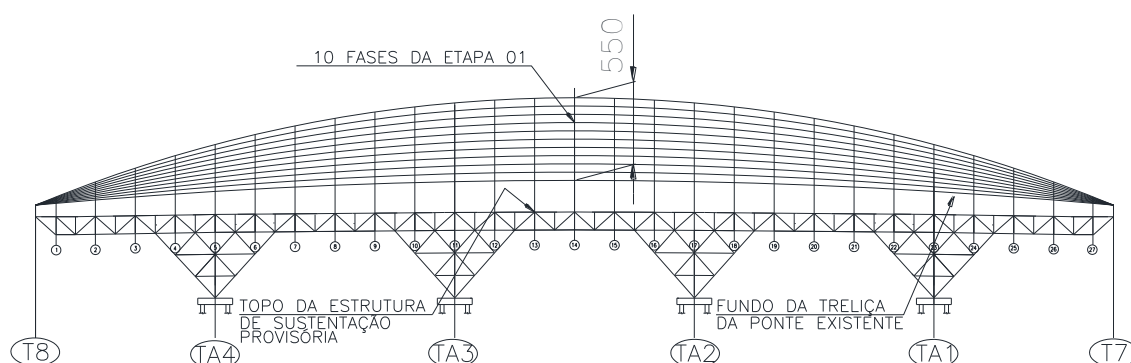


Figura 10: Etapas da Fase 1 da transferência de cargas.

- Fase 2: Macaqueamento dos 54 pontos em forma de parábola, com deslocamentos verticais para baixo, objetivando a configuração geométrica que introduza cargas de compressão nas cordas superiores da treliça, que sobrepostas às cargas de tração residuais retidas nessas barras, resultarão em carga nula nesses elementos. Os deslocamentos são variados, iniciando com valores de 330mm e finalizando com valores de 30mm. A cada etapa, os pares das barras de olhal, simétricos, apresentam força normal nula e pode ser retirados.

Para a realização do desacoplamento das barras de olhal da treliça, ao final da Fase 1, é necessário o estaiamento dos pilões de apoio do vão central, para garantir a estabilidade do conjunto.

A partir do desacoplamento total entre as estruturas e abertura das barras de olhal internas à treliça, todas as substituições e reforços podem ser realizados. Após a recuperação dos elementos e reforço das fundações, a estrutura deverá ser remontada na sequência inversa à adotada nas operações de desmontagem.

3.2 Alterações implementadas nas estruturas de concreto e fundações

As fundações dos vãos de acesso, originalmente, foram projetadas como blocos de concreto apoiados sobre rocha. Uma vez que não se consegue confirmar a efetividade do apoio desses blocos sobre a rocha, foram elaborados projetos para reforço dos blocos,

contemplando o envelopamento das estruturas existentes por novos blocos, maiores, apoiados sobre estacas de concreto com 450mm de diâmetro. A Fig. 11 apresenta um detalhe do reforço típico adotado nas fundações dos vãos adjacentes.

O mesmo conceito de envelopamento dos blocos, porém com barras de aço inseridas nos blocos existentes, foi utilizado para o reforço das fundações dos pilões de suporte do vão central. Para a execução da concretagem do reforço desses blocos serão utilizadas enscadeiras pré-fabricadas ao entorno da estrutura existente.

Devido a magnitude dos esforços, o reforço elaborado foi o desenvolvido para os blocos de ancoragem. Também foi utilizado o conceito de envelopamento, sendo o bloco de envelopamento apoiado sobre estacas e microestacas.

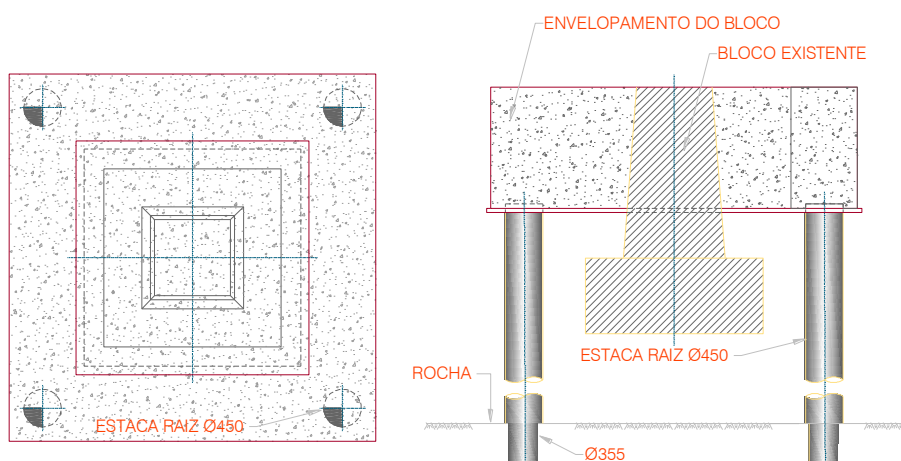


Figura 11: Reforço típico das bases dos vãos de acesso da Ponte Hercílio Luz.

3.3 Alterações e verificações dos elementos que compõem as estruturas de aço

As estruturas de aço que compõem a ponte Hercílio Luz foram as mais afetadas pela ação do tempo. O tabuleiro, inicialmente construído com longarinas metálicas e pranchas de madeira, será substituído por placas ortotrópicas de aço.

Todos os elementos com geometria complexa tiveram sua resistência avaliada com base em modelos de elementos finitos. As peças fundidas tais como o apoio dos pilões e as selas serão substituídas por peças novas, também fundidas. Na Fig. 12 apresentam-se as tensões obtidas na análise do apoio dos pilões.

As barras de olhal serão substituídas por novas barras usinadas, compostas por aço de alta resistência, com limite de escoamento igual a 980 Mpa. A geometria das extremidades das barras de olhal foi avaliada e algumas mudanças foram implementadas na região do furo, que anteriormente era circular e no novo projeto se apresenta em forma oblongada, a fim de melhorar a concentração de tensões nessa região, conforme apresentado na Fig. 13.

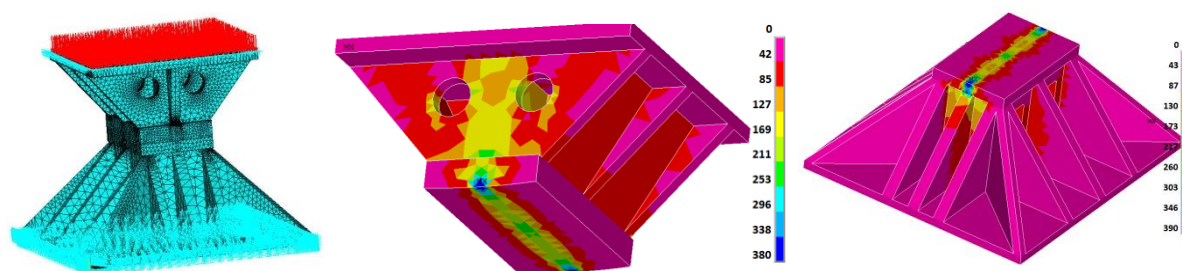


Figura 12: Modelo e distribuição de tensões de von Mises obtidas para o apoio dos pilones [Mpa].

As barras de olhais serão substituídas por elementos novos, constituídos por aço de alta resistência, com limite de escoamento igual a 980 MPa. Algumas modificações na geometria da barra de olhais foram avaliadas, entretanto, a geometria original do furo circular foi mantida. A Fig. 13 apresenta a geometria da barra de olhais, com comprimento total de aproximadamente 15000mm.

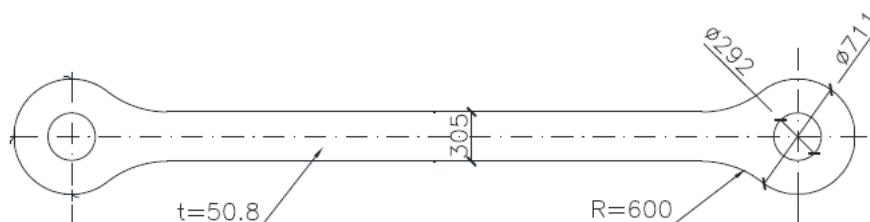


Figura 13: Geometria adotada para o furo da barra de olhais.

4 CONCLUSÕES

A Ponte Hercílio Luz, devido ao seu estado avançado de corrosão, apresenta a necessidade de reabilitação e recuperação de sua estrutura, para se tornar apta ao funcionamento. Um projeto de recuperação foi elaborado considerando uma estrutura auxiliar inferior localizada sob o vão central da ponte. Para que a ponte se apoie sobre a estrutura auxiliar, é necessária a transferência de cargas das barras de olhal para essa estrutura, realizada através do macaqueamento sincronizado de 54 pontos da treliça do vão principal. Após a operação de transferência de cargas, todas as intervenções da estrutura poderão ser realizadas. Todas as fundações serão reforçadas com o envelopamento dos blocos existentes e apoio sobre novas estacas de concreto. As barras da treliça principal, os vãos de acesso e os elementos que compõem os pilones serão substituídos ou reforçados. Os elementos principais da estrutura como as barras de olhal, selas, bases dos pilones e ancoragens das barras de olhais serão substituídos integralmente. A remontagem da estrutura deverá seguir, em sequência contrária, os passos utilizados na transferência de cargas das barras de olhal para a treliça auxiliar.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem à FAPEMIG (Fundação de Amparo à Pesquisa de Minas Gerais) pelo apoio financeiro concedido e as empresas RMG Engenharia e Teixeira Duarte.

REFERÊNCIAS

- ASTM E140-05e1, “Standard Hardness Conversion Tables for Metals Relationship Among Brinell Hardness, Vickers Hardness, Rockwell Hardness, Superficial Hardness, Knoop Hardness, and Scleroscope Hardness”. ASTM International, (2005).
- Costa, B.J.A., Figueiras, J.A. “Rehabilitation and condition assessment of a centenary steel truss bridge”. *Journal of Constructional Steel Research*, v. 89, p.185-197, 2014.
- Radomski, W. “Bridge rehabilitation”. *Stahlbau*, Vol. 72. Issue 7, p.506-512, 2013.
- SAP 2000, v.14.1.0. Computers and Structures, Inc, 2009.
- Shim, H.S., Lee, S.H. “Developing a probable cost analysis model for comparing bridge deck rehabilitation methods”. *KSCE Journal of Civil Engineering*, p 1-9, 2015.
- Steinman, D.B. “A practical treatise on suspension bridges”, London, John Wiley e Sons, Inc. 1922.
- Steinman, D.B., Grove, W. G., “The eye-bar suspension bridge at Florianopolis”, Brazil, Paper no. 1662, American Society of Civil Engineers, Vol. 92, p.266, 1926.