

ELETRÔNICA DE POTÊNCIA - INTRODUÇÃO À DISCIPLINA

Esta disciplina faz uma apresentação de dispositivos semicondutores, topologias de circuitos e de aplicações eletrônicas de potência. Inicialmente é apresentado um breve histórico da produção e da utilização industrial da eletricidade, indicando-se o surgimento e a evolução do que hoje é chamada Eletrônica de Potência.

As figuras abaixo, bem como outras imagens, utilizadas em campanhas publicitárias da Pirelli, ilustram a ideia de que a potência, sem controle, não tem utilidade. A “domesticação” da energia e, em especial, da eletricidade, é fator determinante para as transformações que têm ocorrido na humanidade nos últimos séculos.

A importância da Eletrônica de Potência nesse contexto é que essa tecnologia permite implementar estratégias de controle eficazes para a produção, o transporte e o uso final da energia elétrica.



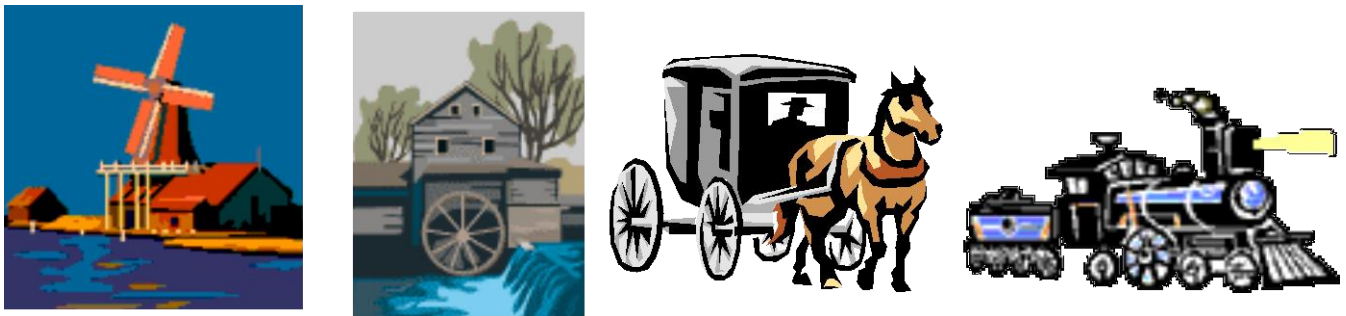
Peças publicitárias da Pirelli© (1998)

<http://www.pirelli.com/corporate/en/company/brand/advertising/98-99-camp/default.html#.TxxK66Xy-MQ>

Uma breve história da eletricidade industrial e da eletrônica de potência

As forças da natureza, desde o início da civilização, foram utilizadas para realizar trabalhos que facilitassem a atividade humana. Fosse a força das águas, dos ventos ou animal, a tecnologia evoluiu no sentido de tornar possível ao Homem o aproveitamento controlado dessa energia.

A energia eólica, como se sabe, é sazonal e um aproveitamento perene é possível apenas em poucas localidades. Já a energia hidráulica, embora também sofra sazonalidades, está disponível de modo muito mais regular. Por essa razão, as instalações industriais (como moinhos e serrarias), instalavam-se ao lado dos cursos d'água. A invenção da máquina a vapor, no século XVIII, pela primeira vez tornou possível que as instalações industriais se deslocassem para locais mais seguros, distantes dos cursos d'água.



Exemplos de aproveitamento de energia (imagens Microsoft).

Seja com máquinas eólicas, hidráulicas ou a vapor, a transmissão da energia se fazia de forma mecânica, por meio de eixos, roldanas, engrenagens, etc. O controle independente de cada tipo de maquinário era, assim, de maior complexidade e limitado em termos de flexibilidade de aplicações. Em outras palavras, a energia mecânica não se constitui em um bom *vetor energético*, ou seja, é difícil de ser levada de um local a outro e conveniente transformada.



Transmissão mecânica de força motriz: tração animal, roda d'água e máquina a vapor

Possivelmente a principal vantagem da eletricidade sobre outras formas de energia seja exatamente sua "portabilidade" e facilidade de transformação. Ou seja, é muito fácil levar energia elétrica de um local a outro e também transformá-la em movimento, em luz, em calor, etc. Nesse contexto, considera-se que a eletricidade é, atualmente, o melhor *vetor energético*. Por outro lado, sofre de uma grande limitação, que é a impossibilidade de armazenagem direta em quantidades significativas.

A eletricidade

A eletricidade, como tema de investigação científica remonta ao século XVIII. Desde a antiguidade a produção de eletricidade se fazia apenas por meio eletrostático, o que significava a capacidade de obter um potencial elétrico elevado, mas fortemente dependente do processo de descarga, ou seja, não se dispunha de uma fonte de potencial elétrico minimamente constante e, assim, da possibilidade de obter uma corrente constante de valor significativo.

Na segunda metade do século XVIII, um assistente de médico italiano Luigi Galvani¹, ao tocar o nervo ciático de uma rã com um escalpelo metálico, verificou uma contração muscular na região tocada sempre que uma máquina eletrostática produzia uma faísca. Tal observação fez com que Galvani investigasse a relação entre a eletricidade e a animação - ou *vida*. Os resultados das investigações de Galvani geraram muita especulação sobre tal relação. Não à toa, a escritora Mary Shelley em seu romance Frankenstein, escrito no início do século XIX, vincula a animação do corpo do ser criado pelo Dr. Frankenstein a uma descarga de eletricidade.



Cena do filme “Jovem Frankenstein” (Mel Brooks, 1974), na qual uma descarga elétrica confere vida ao novo ser.

No entanto Galvani não via a eletricidade como a essência da vida, acreditando que a eletricidade animal vinha do músculo. A divulgação de suas descobertas levou à invenção da primeira bateria elétrica por Alessandro Volta².

Volta fez observações no trabalho de Galvani e realizou experimentos próprios, concluindo que as rãs não produziam eletricidade. O que ocorria era que os metais utilizados na conexão dos nervos e músculos da rã geravam a eletricidade, e a passagem da corrente causava as contrações. Volta percebeu que as contrações nos músculos das rãs ocorriam e continuavam enquanto houvesse um circuito e que fossem utilizados contatos de metais heterogêneos. Disso ele concluiu que o princípio de excitação residia nos metais. Concluiu também que a corrente elétrica surgia quando estes metais estavam separados por um meio condutor, como as pernas da rã ou uma solução salina e o músculo funcionava apenas como um condutor e detector biológico da corrente elétrica.

Em 1800 Volta idealizou a pilha voltaica, dispondo discos de cobre e zinco, alternadamente, empilhados em série, separados por discos de feltro encharcados de solução condutora.

¹ https://pt.wikipedia.org/wiki/Luigi_Galvani

² https://pt.wikipedia.org/wiki/Alessandro_Volta



Bateria de Volta

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/54/VoltaBattery.JPG/450px-VoltaBattery.JPG>

Com tal invenção, os estudiosos da eletricidade passaram a dispor de uma fonte perene de eletricidade, o que teve resultados revolucionários na evolução desse campo de investigação. A produção de eletricidade, ao longo de toda a primeira metade do século XIX provinha, pois, de reações eletroquímicas, sendo fonte de Corrente Contínua (CC). A primeira bateria recarregável, do tipo chumbo-ácido, foi inventada em 1859, por Gaston Plantè.

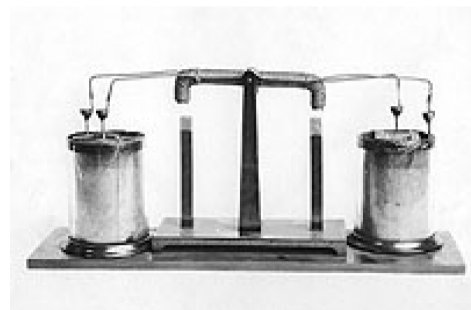
As pesquisas realizadas na primeira metade do século XIX resultaram nas descobertas das leis fundamentais do eletromagnetismo. As descobertas de Michael Faraday e Joseph Henry, de forma autônoma, em 1831, fazendo a vinculação dos fenômenos elétricos aos magnéticos, abriram as portas para outras formas de produção de energia elétrica, em maior quantidade e, portanto, à aplicação produtiva da eletricidade.



Faraday



Henry



Reconstruction of Henry's original oscillating electromagnet motor.

N.M.A.H. Cat. No. 244,904.

Smithsonian neg. no. 24,976-A.

Poucos anos depois, conhecida a propriedade de campos eletromagnéticos interagirem entre si, produzindo ação mecânica, começaram os desenvolvimentos dos motores elétricos³.

³ http://en.wikipedia.org/wiki/Electric_motor

O desenvolvimento dos motores CC começa em 1832, com William Sturgeon. Seguiram-se os desenvolvimentos realizados por Emily and Thomas Davenport em 1837, levando a um motor CC com comutador. Não havia, no entanto, suprimento de energia adequado para estes dispositivos.

Em 1856 Werner Siemens desenvolveu uma máquina eletromecânica, à qual denominou “dínamo”, com objetivo de substituir as baterias (que até então não eram recarregáveis) nos sistemas telegráficos⁴. Em 1867 ele aperfeiçoou o invento com a introdução de um sistema de auto-excitação, tendo enunciado o princípio de reversibilidade, ou seja, que a mesma máquina poderia atuar como gerador ou motor.

Em 1869, Zenobe Gramme patenteou o dínamo (gerador CC), aproveitando o princípio de auto-excitação de Siemens e a invenção dos anéis coletores por Antonio Pacinotti em 1865. Ao conectar duas destas máquinas em paralelo, sendo que apenas uma era acionada mecanicamente, observou que a outra máquina passara a rodar e desenvolver torque em seu eixo, ou seja, atuava como motor. Tinha-se, assim a possibilidade de gerar eletricidade a partir de uma fonte de energia mecânica e em muito maior quantidade. A produção industrial do dínamo de Gramme se iniciou em 1871. Mais do que isso, a experiência de Gramme demonstrou ser possível *transmitir* energia elétrica através de fios condutores, ou seja, tornava-se possível que a fonte de energia e as cargas não mais estivessem no mesmo local.

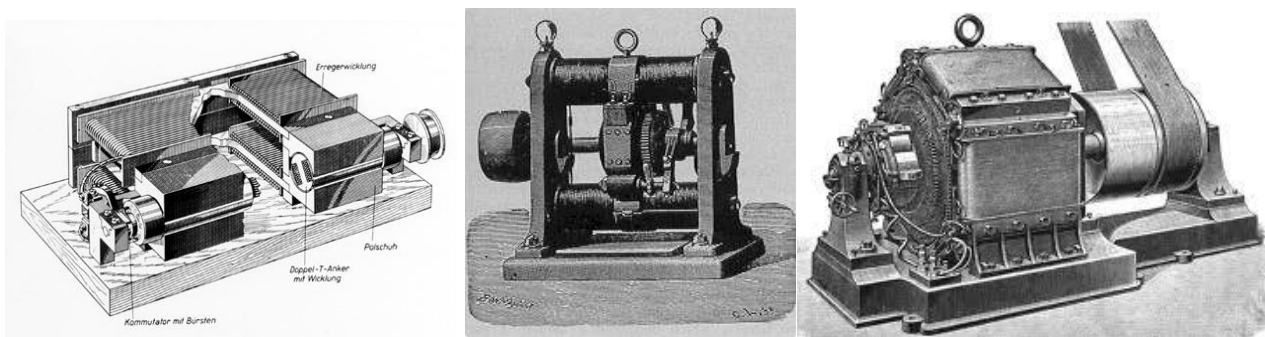
Durante a década de 80 do século XIX, impulsionado pelos trabalhos e investimentos de Thomas Edison, ampliou-se a produção e o aproveitamento da eletricidade em sua forma CC. A transmissão da energia se dava em distâncias relativamente curtas, uma vez que o nível de tensão era reduzido (110 V) por razões de segurança.

O aumento da demanda por eletricidade e a necessidade de aumentar a distância de transmissão apontavam para a elevação da tensão, o que encontrava severas limitações em termos de isolamento dos condutores e proteção dos usuários.

Ao mesmo tempo avançavam estudos para o uso de corrente alternada. Em 1881 Gaulard e Gibbs construíram um dispositivo que pode ser considerado um transformador primitivo, com núcleo aberto, que permitia obter tensão CA de saída isolada da tensão aplicada na entrada. Denominaram esse dispositivo de “gerador secundário”, o qual foi inicialmente usado para alimentação de lâmpadas de arco.

A geração de tensão CA era feita pelos dínamos, sem uso do comutador, coletando a tensão por meio de anéis diretamente na bobina do rotor. Ou seja, eram sistemas monofásicos.

Em 1884 Gaulard construiu uma linha de transmissão CA de 34 km de extensão, 2 kV, 130 Hz. Seus “geradores secundários” tiveram os enrolamentos de entrada conectados em série e as saídas, isoladas, alimentavam as cargas no nível adequado de tensão.



Dínamo de Siemens⁵ (esq.) e de Gramme (dir)⁶ e dínamo de seis polos⁷ patentado por René Thury em 1883 (abaixo).

⁴ Massimo Guarnieri, “The Beginning of Electric Energy Transmission: part One”, IEEE Industrial Electronics Magazine, March 2013. <http://ieeexplore.ieee.org/stamp/stamp.jsp?tp=&arnumber=6482228>

⁵ http://www.siemens.com/history/en/news/1057_dynamoelectric_principles.htm

Nesse mesmo ano Galileo Ferraris desenvolveu estudos sobre o dispositivo de Gaulard e identificou a existência de defasagem entre tensão e corrente, definindo os conceitos de potência ativa e de fator de potência. Em 1885, Ferraris produziu um campo girante a partir de duas tensões defasadas, sendo considerado, juntamente com Tesla, inventor dos motores de corrente alternada.

Ainda em 1885, Otto Bláthy construiu um dispositivo com núcleo magnético fechado, denominando-o de “transformador”. A invenção do transformador permitiu, por meio do ajuste das relações de espiras, a efetivação do conceito de transmissão de energia em CA, com diversos transformadores alimentados por uma mesma fonte de tensão e com secundários independentes.



“Gerador secundário” de Gaulard e Gibbs⁸ (esq.) e Transformador de Bláthy⁹ (dir)

Em 1888, Nikola Tesla inventa o motor de indução. Tesla, em 1888, através duas patentes registra a invenção não apenas do motor de indução¹⁰, indicando a possibilidade de uso de rotor bobinado ou em gaiola, mas também do motor de relutância variável e do motor a histerese¹¹, estes últimos com característica de sincronismo com o campo girante. Embora concedidas na mesma data (1º de maio de 1888) a patente referente ao motor de indução foi solicitada cerca de um mês após as demais, talvez indicando que os estudos dos fenômenos que levavam à produção de torque no rotor continuaram mesmo após o pedido inicial (que não se referia ao motor de indução)¹².

⁶ <http://www.hbc.com/~wenonah/history/img/ed10.jpg>

⁷ http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rene_Thury_six_pole_dynamo.jpg

⁸ http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/15/DMM_18206_Verteiltransformator_Gaulard_und_Gibbs.jpg

⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/File:DBZ_trafo.jpg

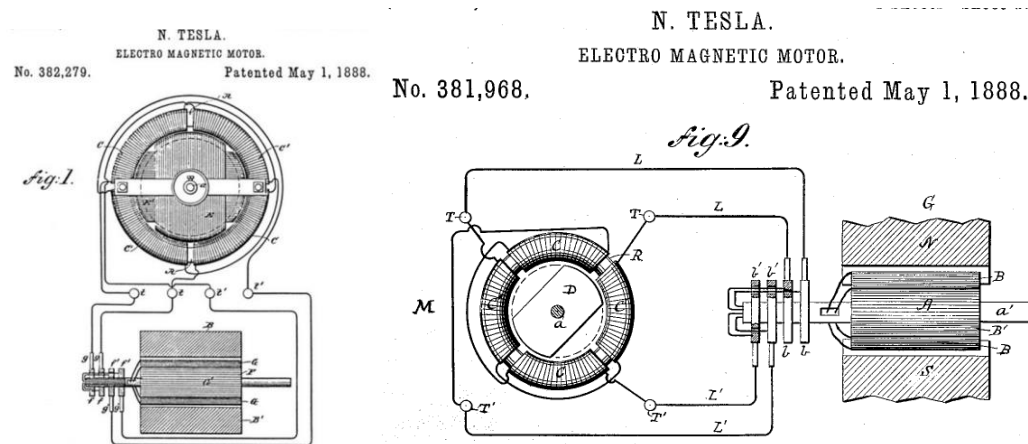
¹⁰ Tesla patent 382,279 Electro-magnetic motor. Acessível em <https://teslauniverse.com/nikola-tesla/patents/us-patent-382279-electro-magnetic-motor>

¹¹ Tesla patent 381.968 Electro-magnetic motor. Acessível em <https://teslauniverse.com/nikola-tesla/patents/us-patent-381968-electro-magnetic-motor>

¹² Tesla, N., “Motor Eletromagnético”, Tradução de Igor Kopcak, Ateliê Tipográfico, Universidade Federal de Goiás, 2016.



Galileo Ferraris, Nikola Tesla e réplicas dos motores de indução de Ferraris e de Tesla



Ilustrações dos pedidos de patente do motor de indução (à esq.) e do motor de relutância variável (à dir.).

Outro nome importante, Mikhail Osipovich Dolivo-Dobrovolsky¹³ é considerado o criador do sistema trifásico e um dos desenvolvedores do motor de indução, de maneira independente dos trabalhos de Tesla. Foi o inventor do transformador trifásico e do motor de indução em curto-circuito (gaiola de esquilo)¹⁴. Desenvolveu os estudos pioneiros relacionados às conexões delta-estrela. O êxito do sistema trifásico foi exibido na Europa na Exposição Eletrotécnica Internacional de 1891, onde Dolivo-Dobrovolsky usou este sistema para transmitir energia elétrica, em 40 Hz e 15 kV, a uma distância de 176 km entre Lauffen, local da primeira usina hidrelétrica trifásica, e Frankfurt, local da exposição. O sistema apresentou eficiência de 75%. Os primeiros motores de indução trifásicos com rotor em gaiola apresentavam baixo torque de partida, o que Dolivo-Dobrovolsky solucionou com a inclusão de resistências externas conectadas ao rotor por meio de anéis coletores. Seu trabalho pode ser considerado definitivo para a vitória do sistema CA sobre o CC na chamada “guerra das correntes”¹⁵.

As vantagens do uso de CA para transmissão e distribuição de energia elétrica fizeram desta tecnologia a responsável pela formidável expansão da eletrificação a partir do final do século XIX.

O funcionamento dos motores CA em velocidade constante, no entanto, impedia seu uso em aplicações veiculares (trens, bondes, etc.) ou alguns processos industriais, como laminadoras. Nestas aplicações, o motor CC mantinha seu predomínio, já que facilmente se alterava sua velocidade, mantendo a necessidade de fornecimento de energia em corrente contínua, em potências relativamente elevadas.

¹³ https://en.wikipedia.org/wiki/Mikhail_Dolivo-Dobrovolsky

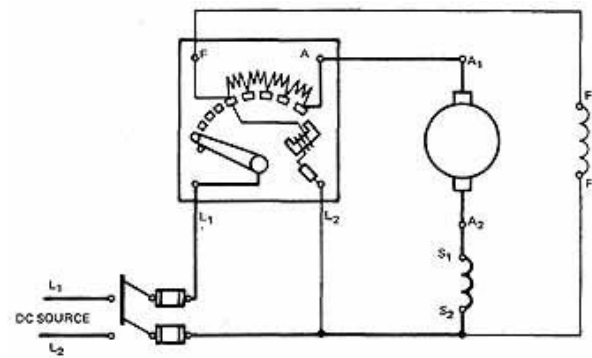
¹⁴ <https://www.mpoweruk.com/history.htm>

¹⁵ <https://edisontechcenter.org/LauffenFrankfurt.html>



Dolivo-Dobrovolsky e as instalações pioneiras da hidrelétrica em Lauffen, Alemanha, no rio Neckar (1891). O gerador de à esquerda e o transformador à direita.

Os sistemas de transmissão de energia em CC assumiram valores compatíveis com as aplicações de transporte: 600 V em uso urbano (bondes), 1,5 kV em uso ferroviário (vias isoladas). Alguns sistemas de transmissão com tensão mais elevada foram testados no final do século XIX, fazendo uso de associações série de geradores e de cargas. As limitações técnicas de tal solução, combinadas com a rápida implantação de sistemas CA, manteve a alimentação CC limitada aos sistemas de transporte.



Bonde elétrico em Campinas¹⁶ e controle reostático de velocidade.

O início da eletrônica

No início do século XX, a partir de experimentos realizados por Edison, que introduziu um eletrodo com potencial positivo em sua lâmpada de filamento para evitar que houvesse deposição de material no bulbo, Ambrose Fleming¹⁷ identificou a capacidade de este dispositivo atuar como retificador. Ou seja, converter uma alimentação CA em CC. Uma vez que a produção de eletricidade já se faz em CA, essa invenção possibilitou o processamento da energia elétrica de forma a se adequar às cargas CC.

Foram também desenvolvidos outros dispositivos retificadores, como as válvulas a arco de mercúrio¹⁸, mais adequadas a aplicações de potência elevada, devido à maior capacidade de corrente

¹⁶ A CCTLF inaugurou seu sistema de bondes elétricos com bitola métrica em 24 de junho de 1912. O cartão postal mostra o veículo 38 na Avenida Andrade Neves em 1920. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=470828>

¹⁷ http://www.radio-electronics.com/info/radio_history/valve/hov.php

¹⁸ http://en.wikipedia.org/wiki/Mercury_arc_valve

devido ao plasma criado pelo arco. Seu uso permitiu substituir os grupos motores-geradores para produção de corrente contínua necessária aos sistemas de tração¹⁹.

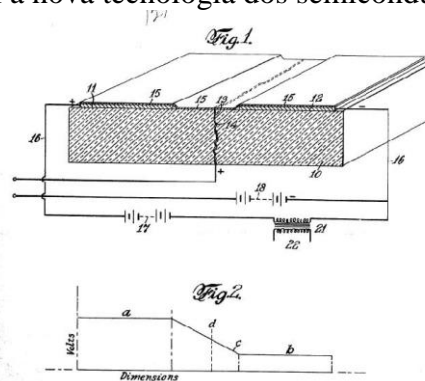
Nos anos 20 do século passado surgiu a Thyatron²⁰, que não é um dispositivo a vácuo, uma vez que seu interior é ocupado por algum gás, responsável por ampliar a quantidade de íons e, em consequência, a capacidade de condução de corrente. Seu comportamento é o de um interruptor que é acionado por um terminal de disparo.

Com este dispositivo foi possível aprimorar os processos alimentados em CC, pois se tornou viável o ajuste do valor da tensão e/ou corrente por meio de uma retificação controlada.



Ambrose Fleming e o Diodo à vácuo²¹, Thyatron a vapor de mercúrio, utilizada até 1950²²

Em 1925 fora registrada uma patente (concedida em 1930 a Julius Edgard Lilienfeld, reproduzida a seguir) que se referia a “um método e um dispositivo para controlar o fluxo de uma corrente elétrica entre dois terminais de um sólido condutor”. Tal patente, que pode ser considerada a precursora do que viriam a ser os Transistores de Efeito de Campo de Junção (JFET), no entanto, não redundou em um componente prático, uma vez que não havia, então, tecnologia que permitisse a construção do dispositivo, nem havia material com a condição de condutividade necessária ao funcionamento do dispositivo. Isto se modificou a partir do final da década de 40, com a nova tecnologia dos semicondutores.



Julius Edgard Lilienfeld e desenhos de sua patente do que viria a ser, décadas depois, um JFET²³

¹⁹ Frank Dittmann, “The development of power electronics in Europe”, acessível em www.ieeeeghn.org/wiki/images/a/a7/DITTMANN.pdf

²⁰ <http://en.wikipedia.org/wiki/Thyatron>

²¹ <http://www.r-type.org/pics/aag0010.jpg>

²² <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Thyatron-Mercure.JPG>

²³ M. Guarnieri, “Trailblazers in Solid-State Electronics”, IEEE Industrial Electronics Magazine, December 2011, pp.

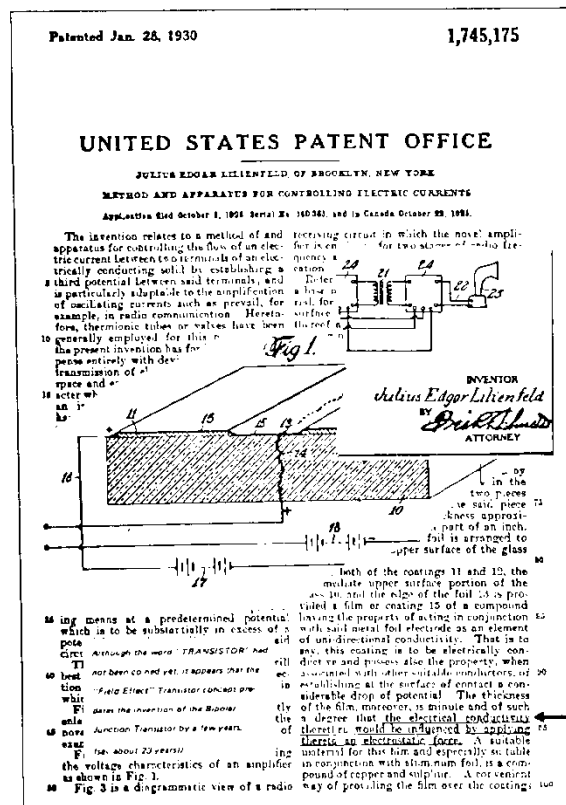


FIGURE 1-1 "FET" patent predates the bipolar transistor patent by nearly 20 years!

Patente de dispositivo que apresenta o princípio de funcionamento dos transistores de efeito de campo.

Da eletrônica de estado sólido à Eletrônica de Potência

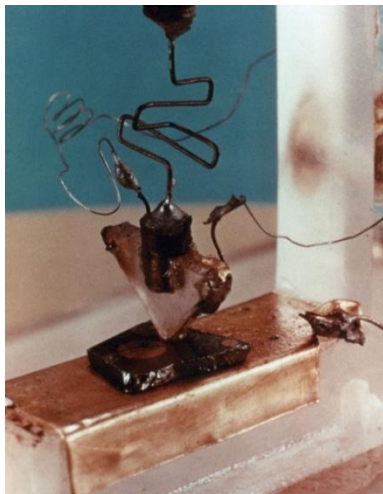
Em 1947²⁴ John Bardeen e Walter Brattain, que trabalhavam no Bell Telephone Laboratories, estudavam o comportamento de elétrons na interface entre um metal e um semicondutor. Ao fazer dois contatos muito próximos um do outro, criaram um dispositivo de três terminais com capacidade de amplificação. Bardeen e Brattain receberam o Prêmio Nobel de Física de 1956, juntamente com William Shockley, "por suas pesquisas em semicondutores e descoberta do efeito transistor". Shockley tinha desenvolvido um transistor de junção, que foi construído em camadas finas de diferentes tipos de material semicondutor.

Tais descobertas levaram a um enorme esforço de pesquisa em dispositivos eletrônicos de estado sólido. Ao longo dos anos 50²⁵ os trabalhos se concentraram na substituição do germânio pelo silício como elemento sobre o qual se construir os dispositivos semicondutores. As propriedades do silício são muito superiores às do germânio (no que tange à realização de tais dispositivos), permitindo obter maiores capacidades de bloqueio de tensão e de condução de corrente.

Os primeiros transistores tinham como aplicação principal a amplificação de sinais. Embora muito mais eficientes do ponto de vista energético em comparação com as válvulas, a aplicação em potências elevadas não era possível.

²⁴ <http://nobelprize.org/educational/physics/transistor/history/>

²⁵ <http://www.ti.com/corp/docs/company/history/timeline/popup.htm>



Reprodução do primeiro transistor
<http://blog.makezine.com/HR-1stTransistor.jpg>

O alto rendimento exigido no processamento da energia elétrica faz com que os dispositivos devam atuar como interruptor quando, idealmente, não dissipam potência, pois apresentam ou tensão nula (quando conduzem) ou corrente nula (quando abertos). A transição de um estado a outro, idealmente, deve ser instantânea.

O primeiro dispositivo de estado sólido, que marca o nascimento do campo tecnológico a que denominamos Eletrônica de Potência foi o SCR (Retificador Controlado de Silício), denominação dada pela General Electric, em 1958^{26,27}. Tratava-se de um dispositivo com o mesmo comportamento biestável da thyatron. Por tal razão, a denominação que se estabeleceu para o componente foi Tiristor.

O domínio sobre os processos de purificação do silício, aliado ao aprofundamento dos conhecimentos sobre os fenômenos da física do estado sólido e dos processos microeletrônicos permitiu ao longo dos anos 60 e 70 o aumento na capacidade de controle de potência dos tiristores, atingindo valores na faixa de MVA.



Publicidade do primeiro SCR (Tiristor) pela GE²⁸ e dispositivos modernos

²⁶ Wilson, T.G. “The Evolution of Power Electronics”, IEEE Transactions on Power Electronics, **Volume:** 15 Issue:3, May 2000, **page(s):** 439 - 446

²⁷ Masao Yano, Shigeru Abe, Eiichi Ohno, “History of Power Electronics for Motor Drives in Japan”, acessível em www.ieee.org/wiki/images/4/49/Yano2.pdf

²⁸ <https://sites.google.com/site/transistorhistory/Home/us-semiconductor-manufacturers/general-electric-history>

Não houve, naquela fase, o desenvolvimento de novas aplicações, mas a substituição de dispositivos a vácuo/gás ou eletromecânicos pelos tiristores, com ganhos de rendimento e de desempenho, principalmente como retificador (conversor CA-CC) no acionamento de motores CC.

Em sistemas com alimentação CC, como em trens e tróleibus, o uso dos tiristores enfrentou dificuldades, dada a incapacidade de este dispositivo ser desligado por ação do terminal de comando (*gate*). Foram desenvolvidas estratégias para possibilitar tal tipo de aplicação. São do início dos anos 60 os circuitos de comutação idealizados por William McMurray²⁹ que permitiam o uso do tiristor em CC, bem como a obtenção de uma saída CA a partir da entrada CC. Tais conversores visavam a substituição de motores CC por motores de indução em aplicações de velocidade variável. No entanto a complexidade dos circuitos e problemas de confiabilidade restringiram fortemente as aplicações. A primeira aplicação ferroviária de um conversor eletrônico de potência ocorreu no Japão em 1969, com o controle do enrolamento de campo (por meio de conversor CC-CC) dos motores CC de tração. O uso de motor de indução nesta aplicação ocorreu em 1982. No Brasil, a modernização dos transportes aconteceu a partir dos sistemas metroviários no final dos anos 70.

As técnicas de comutação forçada de tiristores caíram em desuso nos anos 80 com o desenvolvimento do GTO (Gate Turn-Off thyristor), que permitia tanto o disparo quando o bloqueio controlado. Os GTOs dominaram as aplicações de tração com alimentação CC até o final do século XX, quando foram substituídos por componentes mais modernos.

Outro campo que se beneficiou do desenvolvimento dos tiristores foi o sistema de transmissão de energia elétrica por meio de linhas em corrente contínua de alta tensão, envolvendo retificadores e inversores. A instalação do sistema CC para trazer energia da parte paraguaia de Itaipú (gerada em 50 Hz) até o sudeste do Brasil (onde se converte em 60 Hz) ocorreu nos anos 80. Ainda na área do sistema elétrico, surgiram dispositivos de compensação, como os reatores controlados a tiristor (RCT) ou o TCSC (Thyristor Controlled Series Compensator), instalado no início deste século na interligação dos sistemas norte (Tucuruí) ao sistema sul-sudeste³⁰.



Transportes eletrificados modernos tipicamente usam motores CA acionados por inversores.

²⁹ W. McMurray, "SCR Inverter Commutated by an Auxiliary Impulse," IEEE Trans. on Communication and Electronics, Vol. 83, p.824, 1964.

³⁰ C. Gama, L. Ängquist, G. Ingeström, and M. Noroozian, "Commissioning and operative experience of TCSC for damping power oscillation in the Brazilian north-south interconnection," in Proc. CIGRE Session 2000, Paper 14-104, Paris, France, 2000.



Conjunto de tiristores formando uma válvula no sistema retificador de Itaipu

[http://www04.abb.com/global/gad/gad02007.nsf/Images/5824B8312CF6E9C5C1256EBD00523B4F/\\$File/L36541_720.jpg](http://www04.abb.com/global/gad/gad02007.nsf/Images/5824B8312CF6E9C5C1256EBD00523B4F/$File/L36541_720.jpg)

O elevado ganho de rendimento obtido com os tiristores, em comparação com as soluções anteriores, não veio acompanhado de aumento na densidade de potência dos conversores, uma vez que os dispositivos continuavam a operar em 50/60 Hz. Apenas quando houve disponibilidade de transistores de potência com capacidade de comutar na faixa de dezenas ou centenas de kHz tornou possível uma grande redução no volume dos transformadores, indutores e capacitores utilizados nos conversores, minimizando o espaço requerido pelas fontes de alimentação dos equipamentos.

Ao longo dos anos 60 e 70 as aplicações eletrônicas, principalmente na área de computação, cresceram vertiginosamente. O suprimento de energia para sistemas espaciais, computadores, bem como para uso residencial e comercial, como reatores para lâmpadas fluorescentes e televisores, exigiam soluções mais eficientes, leves e compactas. Nesta direção, houve grande evolução dos transistores, não para operar como amplificador (na região ativa) mas para funcionar como interruptor.

Diferentemente dos tiristores que, por seu modo de funcionamento se adequam à alimentação CA, os transistores têm sua melhor aplicação a partir de fontes CC. Ao desenvolvimento dos transistores bipolares de potência somou-se a evolução dos transistores de efeito de campo, principalmente o MOSFET (Metal-Oxide Silicon Field Effect Transistor), resultando, no final dos anos 80 no surgimento do IGBT (Insulated Gate Bipolar Transistor). Em níveis crescentes de tensão e corrente, permitindo alimentar cargas na faixa de MVA, as fontes chaveadas e os inversores (conversores alimentados em CC) tiveram um enorme desenvolvimento em termos de desempenho e confiabilidade.

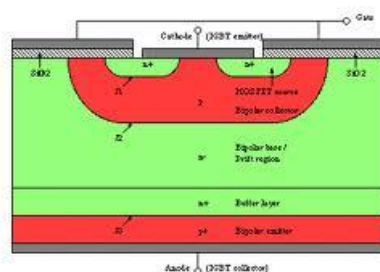
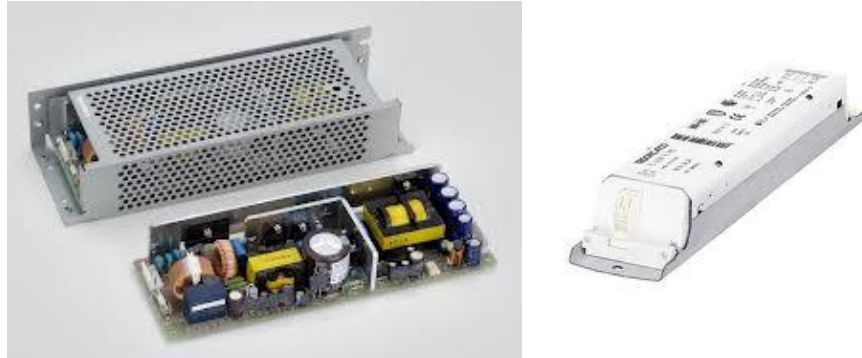


Fig. 1: A typical IGBT structure



Estrutura interna e moderno dispositivo (Semikron)

O sucesso dos inversores, ao permitir o controle de velocidade dos motores de indução, a partir dos anos 90, praticamente eliminou o uso dos motores CC de escovas. É certo que ainda existem aplicações com tais motores, mas os processos de troca de equipamentos sempre apresentam vantagens para o uso dos motores CA associados aos inversores.



Fontes chaveadas e “ballasts” eletrônicos para lâmpadas fluorescentes

Outras estruturas de motores, como o motor de relutância variável, os motores de passo, os motores CC sem escovas (DC *brushless*) necessitam de um conversor eletrônico para seu funcionamento. Conjuga-se, deste modo o desenvolvimento dos sistemas de acionamento ao de eletrônica de potência de maneira irreversível.

O direcionamento atual da Eletrônica de Potência tem sido em busca de processos de aproveitamento de energia mais ambientalmente adequados. Os usos de energia fotovoltaica, eólica, do hidrogênio, carecem de um processamento eletrônico para sua adequação às cargas.

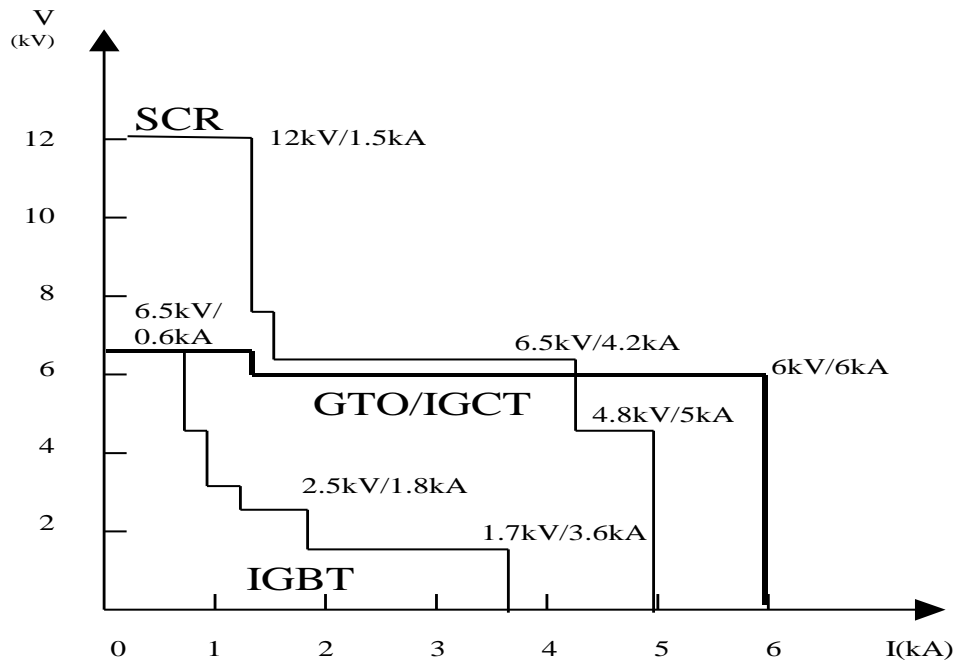
Apesar dos imensos progressos da microeletrônica (já tendo se tornado nanoeletrônica), do ponto de vista dos dispositivos de potência, aparentemente se está no limite da capacidade do silício em termos de bloqueio de tensão e de condução de corrente. A quebra dos atuais limites destas grandezas, que permitiria ampliar as aplicações, depende do desenvolvimento de novos materiais semicondutores, como carbetos de silício, ou nitreto de gálio, capazes de ampliar o campo elétrico suportável, diminuir perdas, facilitar o fluxo do calor interno, etc.³¹. Quem sabe, daqui a uns 10 anos tenha-se um novo e importante capítulo nessa história.



Sem Eletrônica de Potência não se aproveitam adequadamente as fontes limpas e renováveis de energia.

<http://keetsa.com/blog/wp-content/uploads/2009/02/solar-wind-power.jpg>

³¹ MOHAN, UNDERLAND, ROBBINS “Power Electronics: Converters, Applications and Design”, 2nd edition, John Wiley, 1994.



Limites de capacidade de componentes semicondutores de potência. (B. Wu, 2005)

Materiais Emergentes

A Tabela I mostra propriedades de diversos materiais a partir dos quais se pode, potencialmente, produzir dispositivos semicondutores de potência.

Carbetos de Silício são materiais sobre os quais se fazem intensas pesquisas. O *gap* de energia é maior que o dobro do Si, permitindo operação em temperaturas elevadas. Adicionalmente apresenta elevada condutividade térmica (que é baixa para GaAs), facilitando a dissipação do calor produzido no interior do semicondutor. Sua principal vantagem em relação tanto ao Si quanto ao GaAs é a intensidade de campo elétrico de ruptura, que é aumentada em uma ordem de grandeza. Outro material de interesse potencial é o diamante. Apresenta, dentre todos estes materiais, o maior *gap* de energia, a maior condutividade térmica e a maior intensidade de campo elétrico, além de elevada mobilidade de portadores.

Tabela I Propriedades de materiais semicondutores

Propriedade	Si	GaAs	3C-SiC	6H-SiC	Diamante
Gap de energia a 300K (eV)	1,12	1,43	2,2	2,9	5,5
Condutividade térmica (W/cm.C)	1,5	0,5	5,0	5,0	20
Mobilidade a 300K (cm ² /V.s)	1400	8500	1000	600	2200
Campo elétrico máximo (V/cm)	3.10 ⁵	4.10 ⁵	4.10 ⁶	4.10 ⁶	1.10 ⁷
Temperatura de fusão (°C)	1415	1238	Sublima >> 1800	Sublima >>1800	Muda de fase 2200*

* Diamante → grafite

As resistências da região de deriva são fortemente influenciadas pelos materiais. A resistência de um componente de diamante teria, assim, um valor cerca de 30000 vezes menor do que se tem hoje num componente de Si. O impacto sobre a redução das perdas de condução é óbvio.

Tabela II Resistência ôhmica da região de deriva

Material	Si	GaAs	SiC	Diamante
Resistência relativa	1	$6,4 \cdot 10^{-2}$	$9,6 \cdot 10^{-3}$	$3,7 \cdot 10^{-5}$

Na tabela III tem-se, para um dispositivo que deve suportar 1 kV, as necessidades de dopagem e o comprimento da região de deriva. Um dispositivo de diamante seria capaz de suportar 1 kV com uma dopagem elevada com um comprimento de apenas 2 μm , ou seja, 50 vezes menos que um componente equivalente de Si.

Tabela III Dopagem e comprimento da região de deriva necessário para uma junção abrupta suportar 1 kV

Material	Si	GaAs	SiC	Diamante
Dopagem (cm^{-3})	$1,3 \cdot 10^{14}$	$5,7 \cdot 10^{14}$	$1,1 \cdot 10^{16}$	$1,5 \cdot 10^{17}$
Comprimento (μm)	100	50	10	2

Na tabela IV tem-se expressa a redução no tempo de vida dos portadores no interior da região de deriva. Este parâmetro tem implicações sobre a velocidade de comutação dos dispositivos, sendo, assim, esperável que componentes de diamante, sejam algumas ordens de grandeza mais rápidos que os atuais componentes de Si.

Tabela IV Tempo de vida de portador (na região de deriva) para uma junção pn com ruptura de 1000 V

Material	Si	GaAs	SiC	Diamante
Tempo de vida	1,2 μs	0,11 μs	40 ns	7 ns