

Heurísticas Computacionais

Marcone Jamilson Freitas Souza^{1,2,3}

Departamento de Computação

¹ Programa de Pós-Graduação em Ciência da Computação

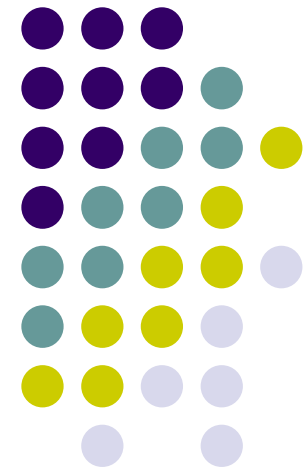
Universidade Federal de Ouro Preto

² Programa de Pós-graduação em Modelagem Matemática e
Computacional / CEFET-MG

³ Programa de Pós-graduação em Instrumentação, Controle
e Automação de Processos em Mineração / ITV/UFOP

www.decom.ufop.br/prof/marcone

E-mail: marcone@ufop.edu.br



Ementa



- Introdução
 - Motivação
 - Conceitos básicos
- Heurísticas clássicas
 - Heurísticas construtivas
 - Heurísticas de refinamento
 - Best Improvement
 - First Improvement
 - Random Descent
- Metaheurísticas
 - *Simulated Annealing*
 - *Variable Neighborhood Search (VNS)*
 - *Iterated Local Search (ILS)*
 - *Busca Tabu*
 - *GRASP*
 - *Late Acceptance Hill-Climbing (LAHC)*
 - Algoritmos Genéticos
 - Algoritmos Meméticos
 - Biased Random Key Genetic Algorithm (BRKGA)
 - Scatter Search
 - Colônia de Formigas
 - Otimização por Nuvem de Partículas
- Aplicações de técnicas de otimização a processos produtivos

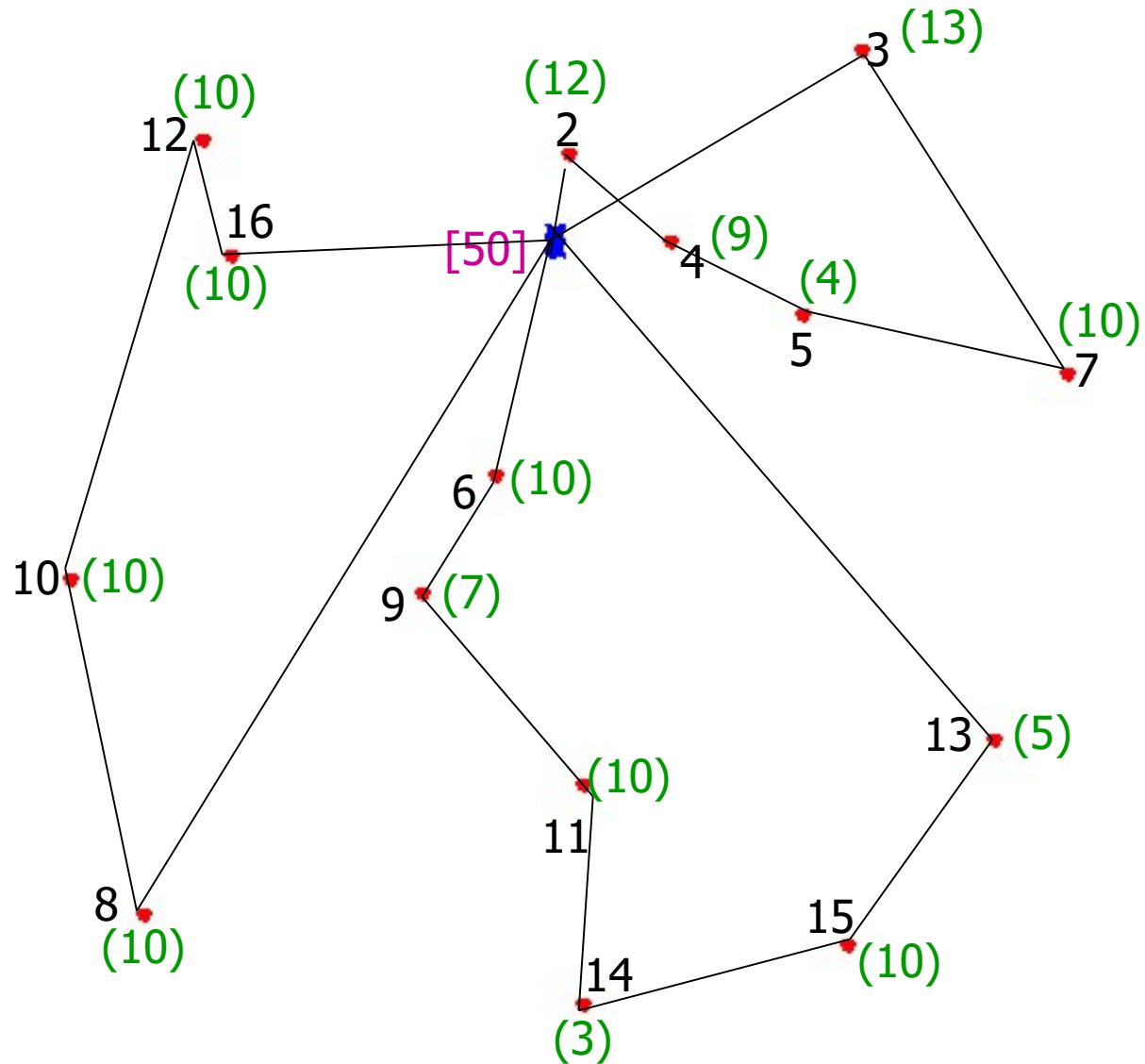


Introdução

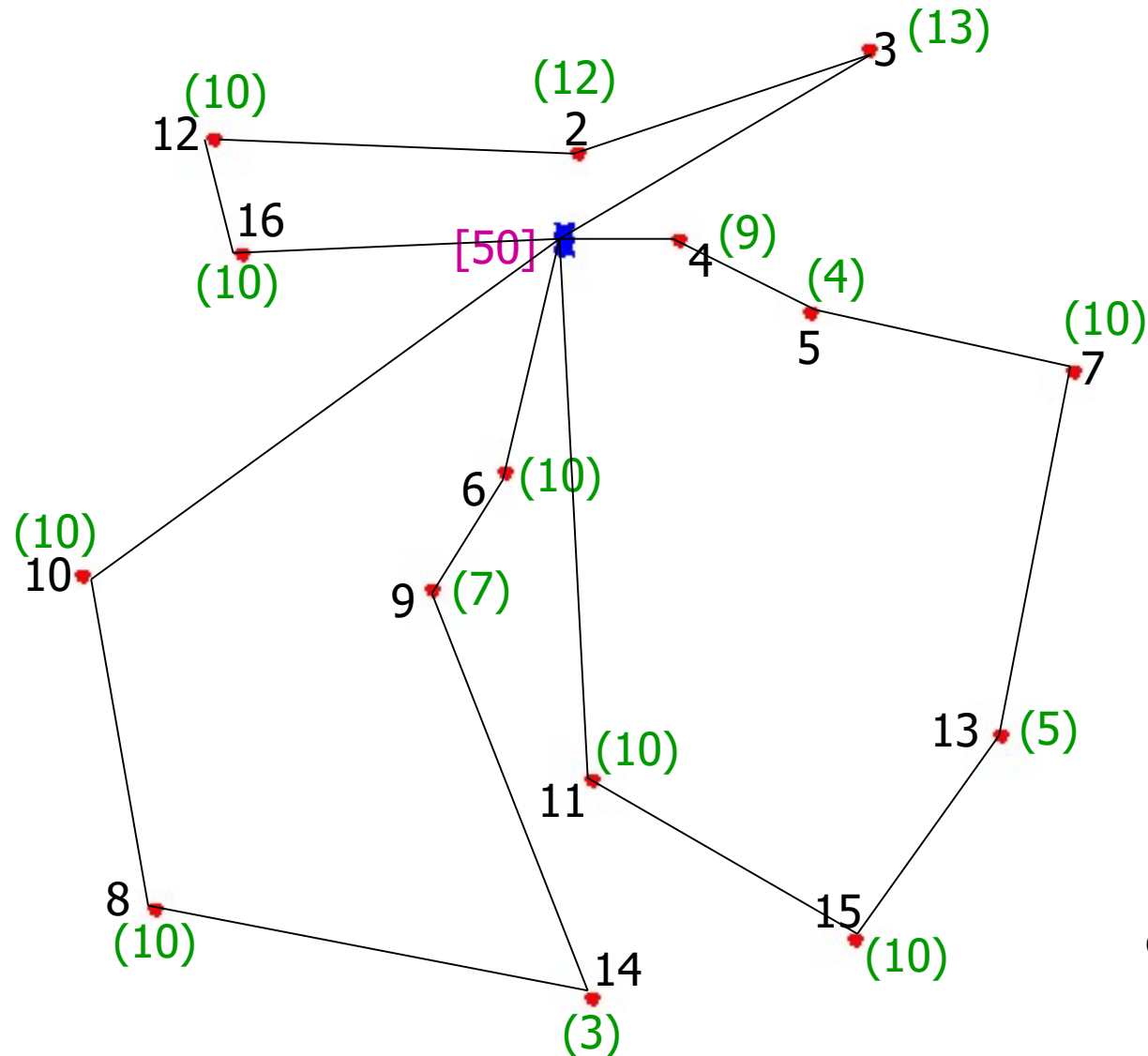
- Heurísticas
 - Métodos para resolver problemas “complexos” de otimização
- Otimização:
 - Área da Pesquisa Operacional que utiliza o método científico para apoiar a tomada de decisões, procurando determinar como melhor projetar e operar um sistema, usualmente sob condições que requerem a alocação de recursos escassos.
 - Trabalha com modelos determinísticos
 - As informações relevantes são assumidas como conhecidas (sem incertezas)
- Aplicações típicas:
 - Planejamento da produção
 - Roteamento de veículos
 - Escala de pessoal

ROTEAMENTO DE VEÍCULOS

Problema de Roteamento de Veículos (*Vehicle Routing Problem*)



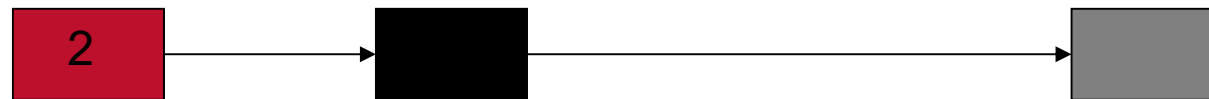
Problema de Roteamento de Veículos (*Vehicle Routing Problem*)



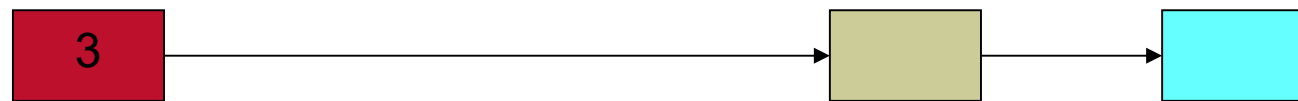
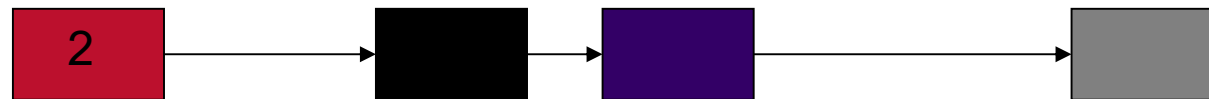
Dentre todas as possíveis roteirizações, determine aquela que minimiza a distância total percorrida⁶

CREW SCHEDULING

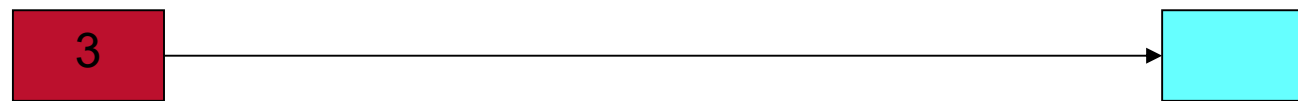
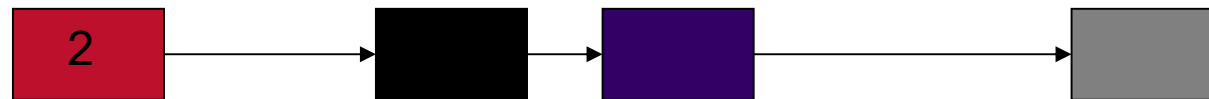
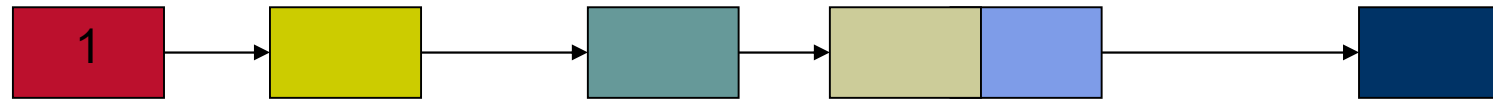
Escala de Motoristas (*Crew Scheduling*)



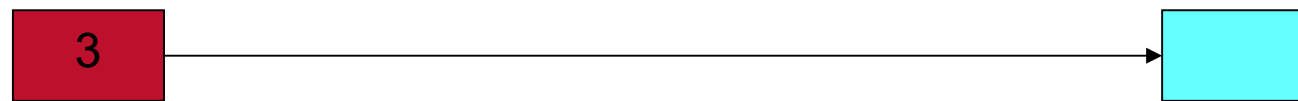
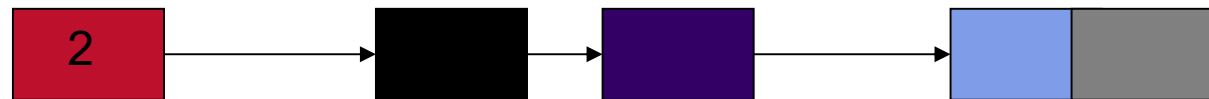
Escala de Motoristas (*Crew Scheduling*)



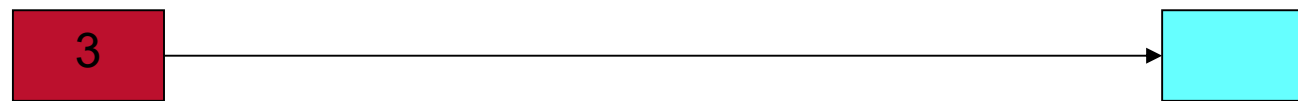
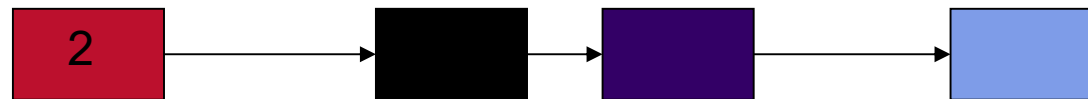
Escala de Motoristas (*Crew Scheduling*)



Escala de Motoristas (*Crew Scheduling*)



Escala de Motoristas (*Crew Scheduling*)



Escala de Motoristas (*Crew Scheduling*)



Redução de uma tripulação!

CONTROLE DE PÁTIO DE MINÉRIOS

Controle de Pátio de Minérios



- Aplicação na mina Cauê, Itabira (MG), da CVRD
- 3 pátios de estocagem de minérios
- Minérios empilhados em balizas
- Pilhas formadas por subprodutos com composição química e granulométrica diferentes
- Objetivo é compor um lote de vagões (± 80), atendendo às metas de qualidade e produção de um dado produto
- Exemplos de algumas restrições operacionais:
 - Retomar uma pilha toda sempre que possível
 - Concentrar retomada
 - Retomar minério da esquerda para a direita e de cima para baixo

Controle de Pátio de Minérios

Pátio de Estocagem Cauê



Controle de Pátio de Minérios

Equipamentos de empilhamento e recuperação



Recuperadora (Bucket Wheel)



Recuperadora Tambor (Drum)



Empilhadeira (Stacker)

Controle de Pátio de Minérios

Silos de embarque



C

	F1	F2	PECA
PROD.	3.232	1.785	PXCA
Fe	69,19	68,97	PFCA
SiO2	0,38	0,32	PACA
P	0,015	0,018	PCCA
Al2O3	0,20	0,24	SECA
Mn	0,061	0,058	SMCA
H2O	8,62	8,47	SFCA
			PRCA
			SACA

Total
Pátio **260.949 t**

B

A

Arquivo de: 11/07/2005 06:57

	PÁTIO A								PÁTIO B								PÁTIO C								TOTAL										Outros Estoques													
	FE	PX	PF	PA	PC	SE	SM	SF	FE	PX	PF	PA	PC	SE	SM	SF	FE	PX	PF	PA	PC	SE	PR	SF	SA	PECA	PXCA	PFCA	PACA	POCA	FRCA	SECA	SMCA	SFCA	FMO	SACA	NRCA	NBCA	FSCA	FCO								
PROD.	4.601	9.143	4.646	2.140	11.629	755		11.517		1.542	5.415	1.613	15.394		17.320																																	
Fe	69,00	68,77	67,82	64,12	64,57	66,71	65,36			68,56	67,92	67,45	67,03		65,98																																	
SiO2	0,71	1,04	2,28	7,98	5,96	2,79	4,85			0,99	2,20	3,81	3,07		4,34																																	
P	0,015	0,016	0,016	0,016	0,014	0,025		0,025		0,016	0,017	0,016	0,017		0,021																																	
Al2O3	0,25	0,27	0,28	0,30	0,54	0,69		0,77		0,27	0,31	0,32	0,62		0,75																																	
Mn	0,074	0,078	0,069	0,081	0,127	0,213		0,157		0,079	0,084	0,081	0,119		0,153																																	
H2O	9,03	9,39	9,05	9,62	10,38	5,60		6,37		10,50	9,37	9,20	5,85		6,07																																	
* 6,3mm						18,1		11,0					12,7		11,3																																	
* 1mm					0,9	83,5		74,2					74,8		71,5																																	
* 0,15mm					8,5	9,0																																										

Controle de Pátio de Minérios

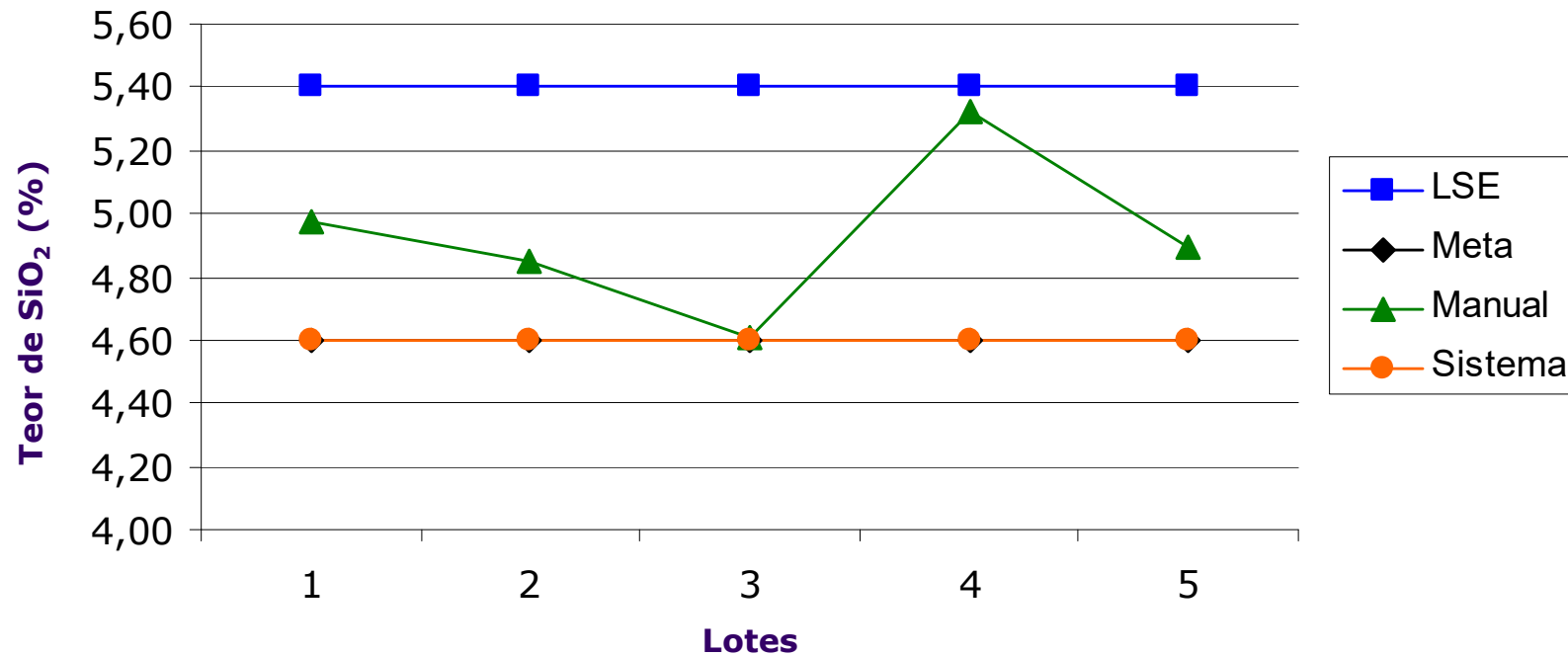


SECA	Fe	SiO ₂	P	Al ₂ O ₃	Mn	MgO	H ₂ O	+6,3	+1,0	-0,15
LSG	-	4,35	0,040	1,00	0,600	-	-	11,00	-	37,00
LSE	-	3,85	0,028	0,80	0,300	-	6,50	8,00	-	27,00
META	-	3,60	0,022	0,70	0,150	-	-	6,50	61,00	22,00
LIE	-	-	-	-	-	-	-	-	58,00	-
LIG	-	-	-	-	-	-	-	-	52,00	-
CRIT.	-	CR	CR	CR	-	-	-	-	-	CR

SFCA	Fe	SiO ₂	P	Al ₂ O ₃	Mn	MgO	H ₂ O	+6,3	+1,0	-0,15
LSG	-	5,10	0,059	1,80	-	-	7,50	-	-	44,00
LSE	-	4,50	0,043	1,40	-	-	6,50	-	-	36,00
META	-	4,20	0,035	1,20	0,170	-	6,00	-	53,00	32,00
LIE	65,00	3,70	-	-	-	-	-	-	-	-
LIG	-	2,70	-	-	-	-	-	-	-	-
CRIT.	-	CR	MI	CR	-	-	MI	-	-	CR

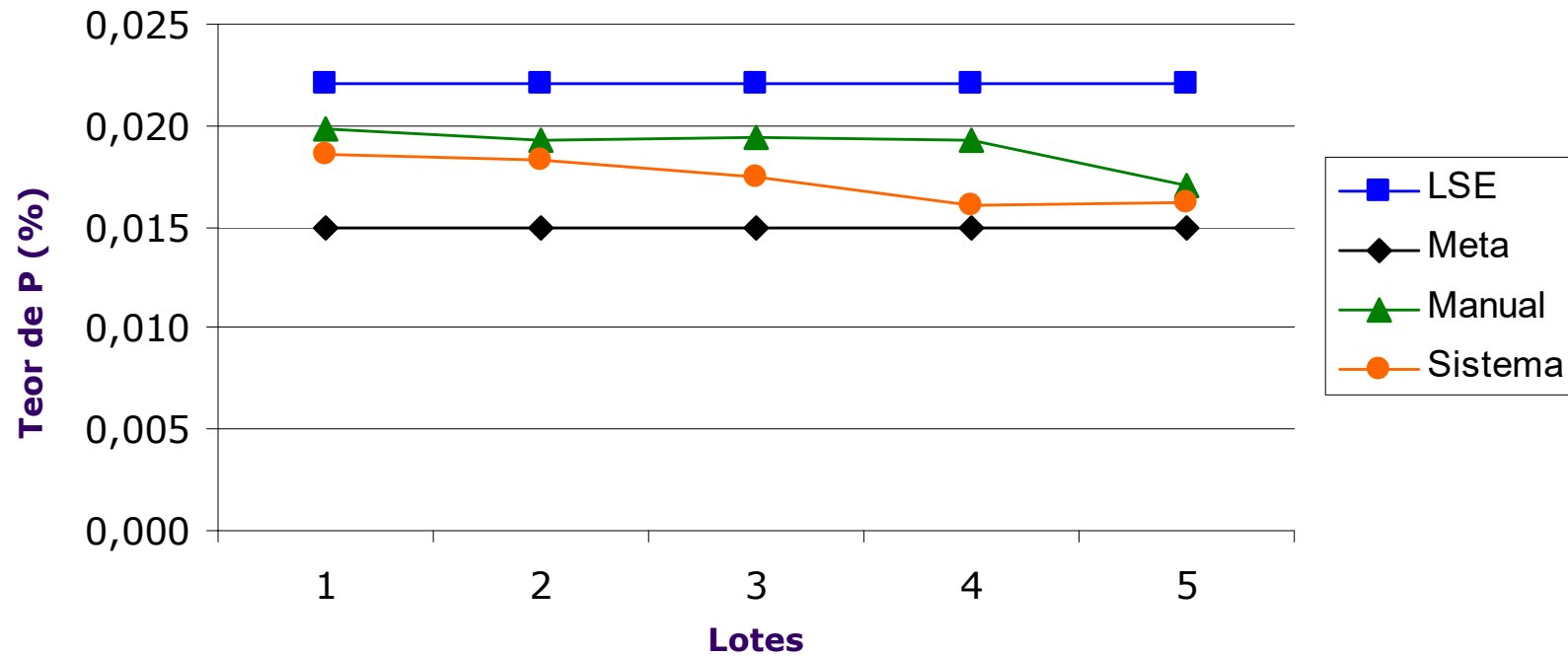
Controle de Pátio de Minérios

PCCA



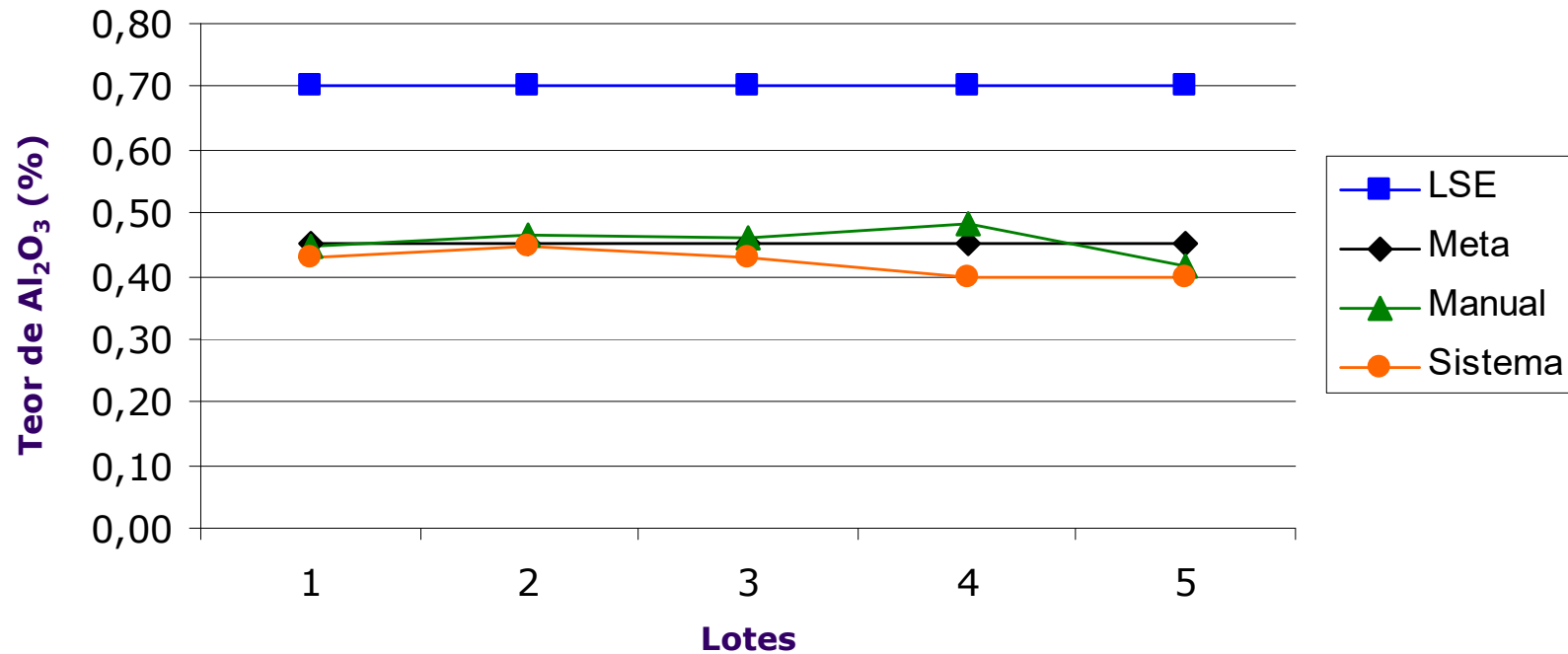
Controle de Pátio de Minérios

PCCA



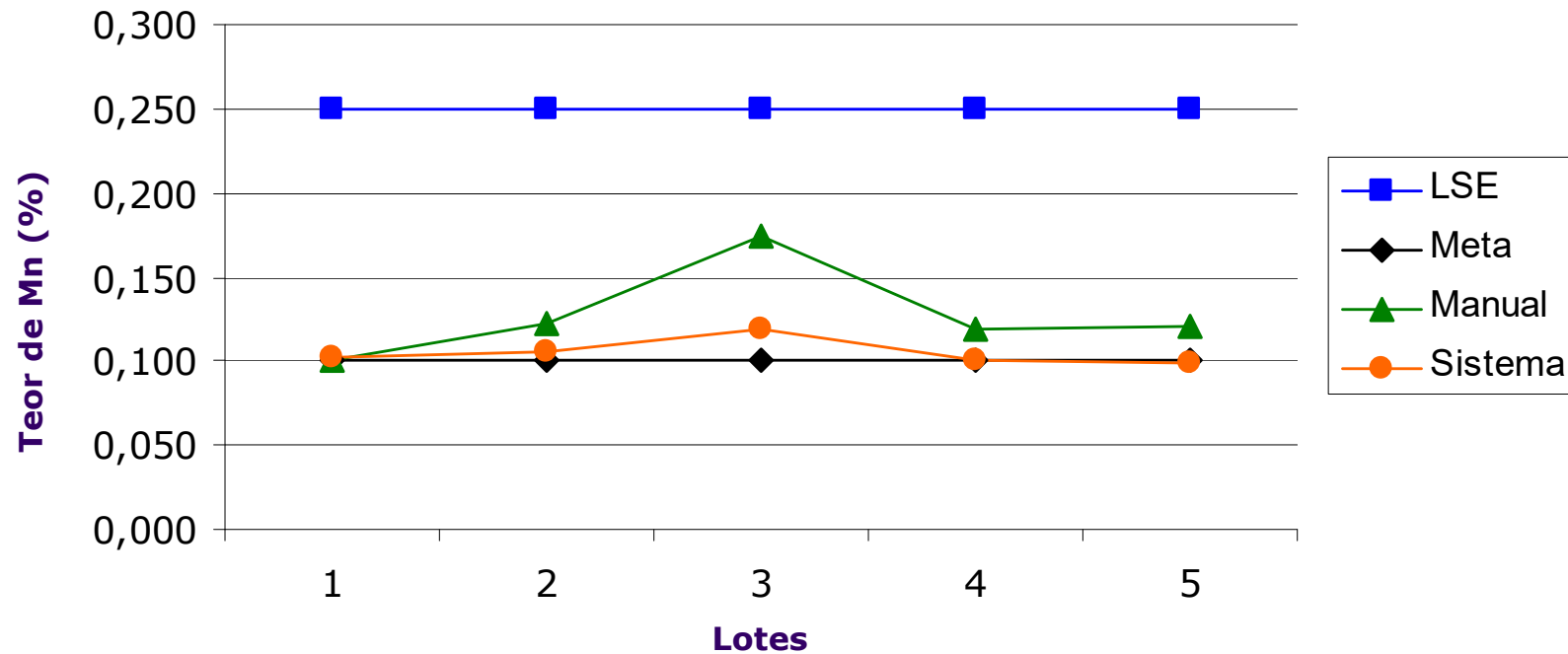
Controle de Pátio de Minérios

PCCA



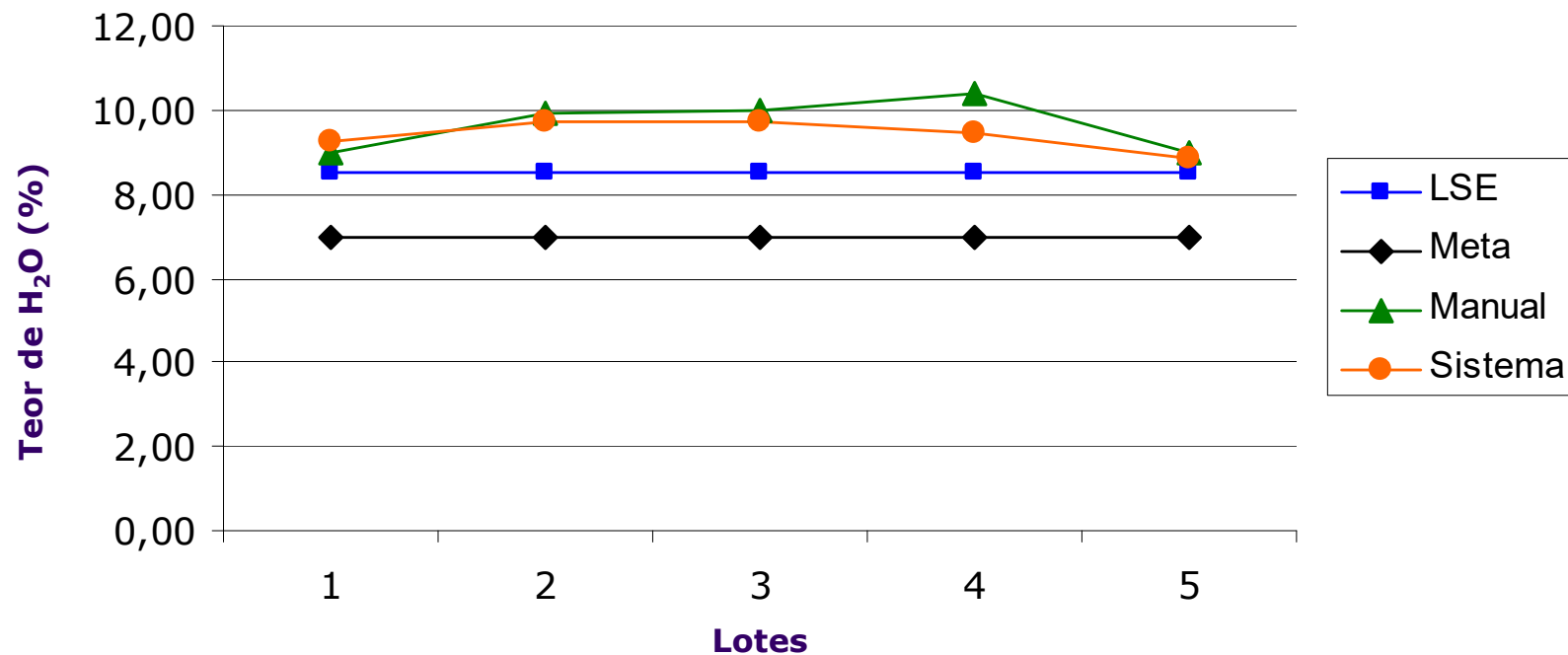
Controle de Pátio de Minérios

PCCA



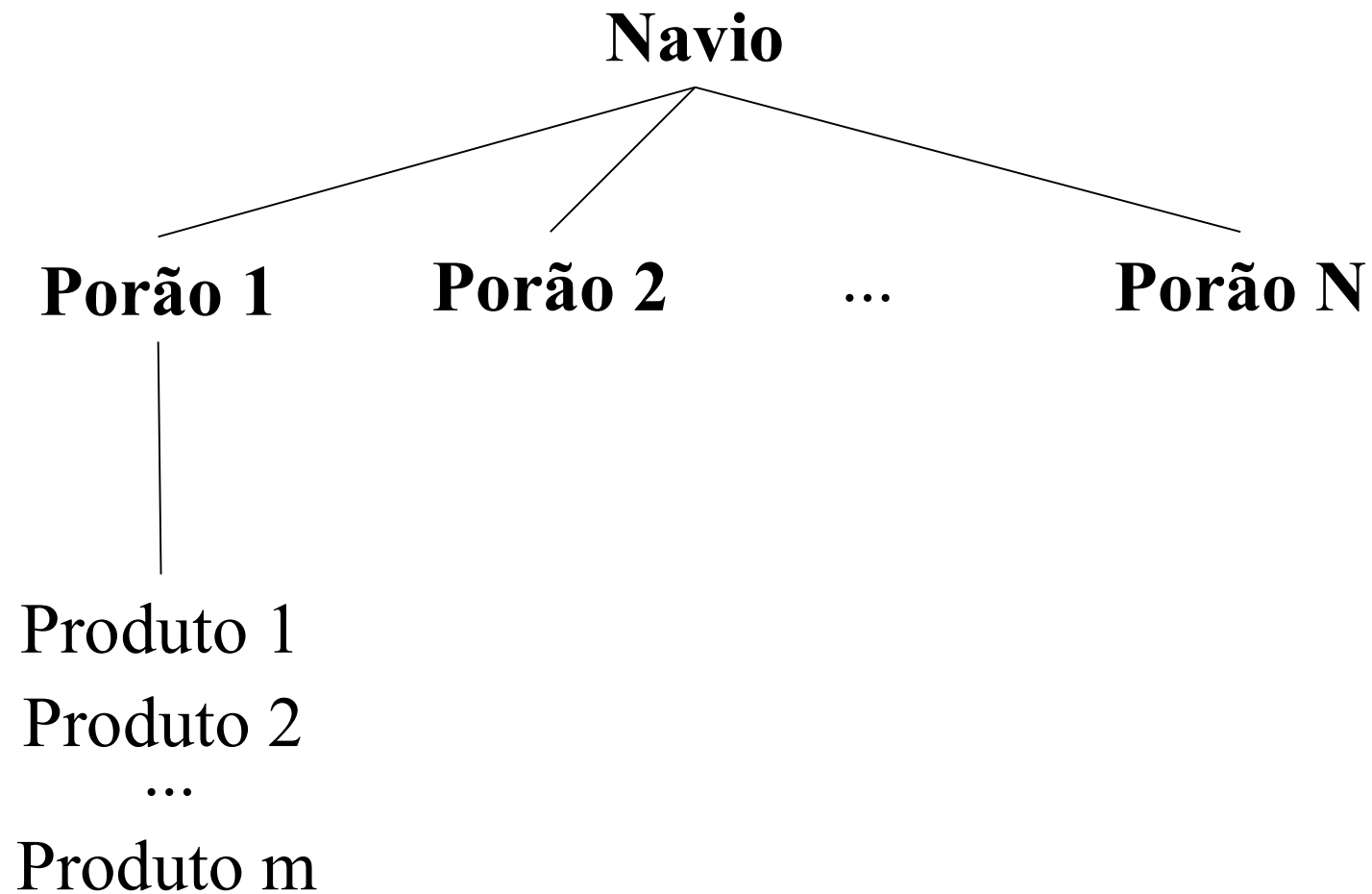
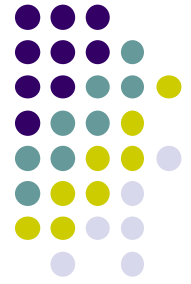
Controle de Pátio de Minérios

PCCA



CARREGAMENTO DE PRODUTOS EM NAVIOS

Carregamento de produtos em Navios

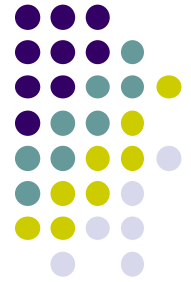


Carregamento de produtos em Navios



- **Turnos de 6 horas de trabalho:**
 - 7h-13h
 - 13h-19h
 - 19h-1h
 - 1h-7h
- **8 tipos de turnos:**
 - Dia útil (horários normal e noturno)
 - Sábado (horários normal e noturno)
 - Domingo (horários normal e noturno)
 - Feriado (horários normal e noturno)
- **Terno: equipe de trabalho atuando em um porão durante um turno**

Carregamento de produtos em Navios



- **Existe um certo número de máquinas disponíveis para fazer o carregamento do navio: CN, CG e GB.**
- **Cada máquina possui uma produtividade diferente para cada tipo de produto.**

Carregamento de produtos em Navios



- **Produtos carregados em uma ordem preestabelecida.**
- **As equipes são remuneradas de acordo com a produção (ton.).**
- **Os custos variam de acordo com o produto carregado e o tipo do turno em que ocorre o turno.**
- **O custo total é dado pelo somatório dos custos com docas, encarregados, guincheiros, conferentes, estivadores e equipamento utilizado.**

Carregamento de produtos em Navios



- **Custo do carregamento dado pelo somatório dos custos dos ternos**
- **Carregamento concluído depois da data prevista em contrato:**
 - *Demurrage* (multa por dia de atraso)
- **Carregamento concluído antes da data prevista em contrato:**
 - Prêmio (metade da multa)
- **Objetivo é reduzir os custos com a mão-de-obra**

LAYOUT DE CIRCUITOS



Cutwidth Minimization Problem

- Encontrar um layout linear f de um grafo G tal que o número máximo de arcos que cortam uma ligação entre dois vértices consecutivos, $CW(G)$, seja minimizado:
- $CW(G) = CW_f(D) = 5$

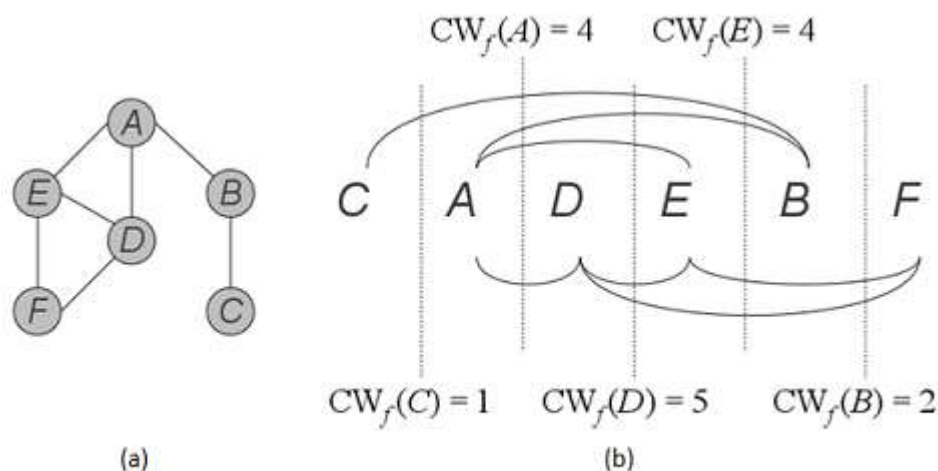
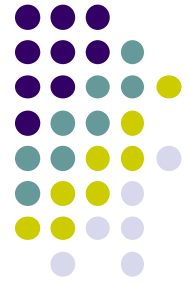
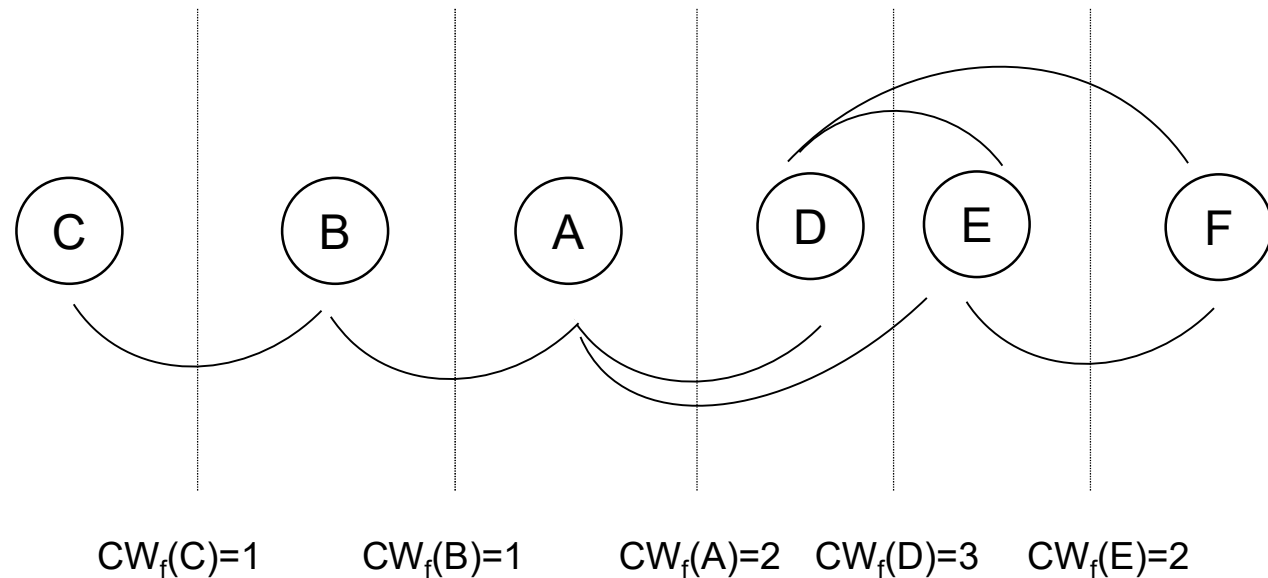
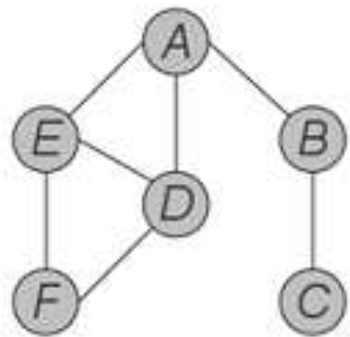


Figure 1: (a) Graph example, (b) Cutwidth of G for a labeling f .



Cutwidth Minimization Problem

- Neste layout f , $CW(G) = CW_f(D) = 3$



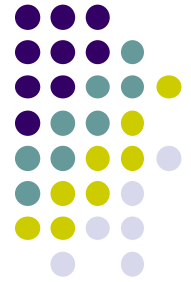
ALOCAÇÃO DE SALAS

Problema de Alocação de Salas (*Classroom Assignment Problem*)



- Diz respeito à designação de salas para as aulas de uma instituição de ensino
- O horário das aulas é previamente conhecido
- O PAS é um subproblema do Problema de Programação de Horários (*timetabling*)
- Pode ser tratado de forma isolada ou de forma integrada à programação de horários

Problema de Alocação de Salas (*Classroom Assignment Problem*)



- Restrições:
 - Não pode haver sobreposição de turmas;
 - As salas têm que comportar as turmas etc.
- Objetivos:
 - Manter as aulas de uma mesma turma em uma mesma sala ao longo da semana;
 - Minimizar o fluxo de alunos mudando de sala após uma aula;
 - Sempre que possível, alocar a uma mesma sala alunos de um mesmo curso e período etc.

Problema de Alocação de Salas (Classroom Assignment Problem)



Segunda-feira												
	Sala 1 (70)	Sala 2 (60)	Sala 3 (44)	Sala 4 (55)	Sala 5 (44)	Sala 6 (53)	Sala 7 (70)	Sala 8 (60)	Sala 9 (50)	Sala 10 (50)	Sala 14 (40)	Sala 18 (50)
07:30 - 08:20												
08:20 - 09:10			FIS120-21-	MTM131-85-T		QUI213-22-T		MTM122-9	MTM131-86-T		BEV174-21-	QUI147-11-
09:20 - 10	BEV214-11-T		FIS120-21-	MTM131-8	QUI321-11	QUI213-22-T		MTM122-9	MTM131-86-T		BEV174-21-	QUI147-11-
10:10 - 11	BEV214-11	BEV176-21	FIS514-11-	MTM131-8	QUI321-11-T		FIS132-71-	FIS629-11-	MTM122-9	MTM122-96	FIS521-11-T	MTM131-83
11:10 - 12	BEV214-11	BEV176-21	FIS514-11-	MTM131-8	QUI321-11-T		FIS132-71-	FIS629-11-	MTM122-9	MTM122-96	FIS521-11-T	MTM131-83
12:00 - 13:30												
13:30 - 14	QUI117-61-	63-65-T	FIS131-72-	QUI701-85	FIS130-81-	MTM131-8	QUI701-87	FIS130-83-T	MTM122-9	EST210-11-T	FIS700-11-T	MTM131-82
14:20 - 15	QUI117-61	EST209-11	FIS131-72-	QUI701-85	FIS130-81-	MTM131-8	QUI701-87	FIS130-83-T	MTM122-9	EST210-11-T	FIS700-11-T	MTM131-82
15:20 - 16	MTM124-7	EST209-11	FIS628-11-	MTM122-9	FIS130-82-	FIS214-64-	FIS131-78-	MTM122-9	FIS306-11-	QUI513-11-	FIS133-64-T	FIS304-11-T
16:10 - 17	MTM124-7	EST209-11	FIS628-11-	MTM122-9	FIS130-82-	FIS214-64-	FIS131-78-	MTM122-9	FIS306-11-	QUI513-11-	FIS133-64-T	FIS304-11-T
17:10 - 18:00			MTM251-11-T		QUI270-11-T				EST202-74	MTM500-31	FIS827-11-T	MTM326-11
18:00 - 18:50			MTM251-11-T		QUI270-11	FIS701-11-T			EST202-74	MTM500-31	FIS827-11-T	MTM326-11
Intervalo												
19:00 - 19	FIS214-66-	EST022-11	FIS133-65-	MTM122-9	BEV170-11	FIS701-11-	MTM120-1	MTM124-7	BEV500-11	MTM500-32	EST302-11-	BEV277-21-
19:50 - 20	FIS214-66-	EST022-11	FIS133-65-	MTM122-9	BEV170-11	FIS701-11-	MTM120-1	MTM124-7	BEV500-11	MTM500-32	EST302-11-	BEV277-21-
21:00 - 21	MTM131-8	EST304-11	BEV182-21-	22-T	FIS307-11-	EST018-11-T		MTM122-9	MTM146-1	BEV193-21-	EST013-11-	BEV276-11-
21:50 - 22	MTM131-8	EST304-11	BEV182-21-	22-T	FIS307-11-	EST018-11-T		MTM122-9	MTM146-1	BEV193-21-	EST013-11-	BEV276-11-

Exemplo de solução

LOCALIZAÇÃO DE MAMÓGRAFOS

Problema de Localização de Mamógrafos



- Câncer de mama é o segundo tipo de câncer mais prevalente na população feminina
- Exame de mamografia: principal meio de diagnóstico precoce deste mal
- Público alvo:
 - Mulheres de 40 a 49 anos: 20%
 - Mulheres de 50 a 59 anos: 58,9%

Problema de Localização de Mamógrafos



- A distribuição de mamógrafos no Brasil é desigual (Amaral *et al.*, 2017):
 - Há regiões com excesso de equipamentos e mal localizados e
 - outras em que a quantidade existente não é suficiente para atender à demanda

Problema de Localização de Mamógrafos



- Trata da localização de mamógrafos
- Um mamógrafo simples tem capacidade de atender a 5069 exames por ano
- As mulheres não podem (ou não deveriam) deslocar mais do que 60 km para serem atendidas
- Um mamógrafo só pode ser instalado em uma cidade com infraestrutura hospitalar
- O objetivo é maximizar a demanda a ser atendida

Problema de Localização de Mamógrafos



➤ Parâmetros:

- N = conjunto de cidades
- dem_j = demanda da cidade j
- cap = cap. do mamógrafo
- S_i = conj. das cidades que distam 60 km da cidade i
- $demMin$ = demanda mínima que justifica a instalação de um equipamento
- p = número de mamógrafos a serem instalados

➤ Variáveis de decisão:

- $x_{ij} = 1$ se a cidade j for atendida por algum mamógrafo instalado na cidade i
- y_i = número de mamógrafos a serem instalados na cidade i
- $z_i = 1$ se na cidade i for instalado algum mamógrafo

$$\max \quad \sum_{i \in N} \sum_{j \in S_i} dem_j \cdot x_{ij} \quad (1)$$

$$\text{s. t.} \quad \sum_{i \in S_j} x_{ij} \leq 1 \quad \forall j \in N \quad (2)$$

$$\sum_{i \in N} y_i = p \quad (3)$$

$$\sum_{j \in S_i} dem_j \cdot x_{ij} \leq cap \cdot y_i \quad \forall i \in N \quad (4)$$

$$z_i \geq y_i/p \quad \forall i \in N \quad (5)$$

$$z_i \geq x_{ij} \quad \forall i, j \in N \quad (6)$$

$$x_{ii} = z_i \quad \forall i \in N \quad (7)$$

$$y_i = 0 \quad \forall i \in N \mid dem_i < demMin \quad (8)$$

$$x_{ij} \in \{0, 1\} \quad \forall i, j \in N \quad (9)$$

$$y_i \in \mathbb{Z}^+ \quad \forall i \in N \quad (10)$$

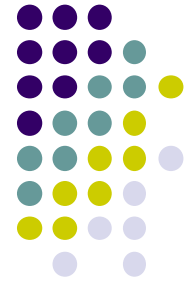
$$z_i \in \{0, 1\} \quad \forall i \in N \quad (11)$$

Problema de Localização de Mamógrafos



- Estudo de caso nas regiões de saúde num raio de 100 km de Ouro Preto:
 - 142 cidades em 12 regiões de saúde
 - Há 55 mamógrafos

Problema de Localização de Mamógrafos



- Estudo de caso nas regiões de saúde num raio de 100 km de Ouro Preto:
 - 142 cidades em 12 regiões de saúde
 - Há 55 mamógrafos, mas que não atendem a toda a população feminina por estarem mal localizados

Problema de Localização de Mamógrafos



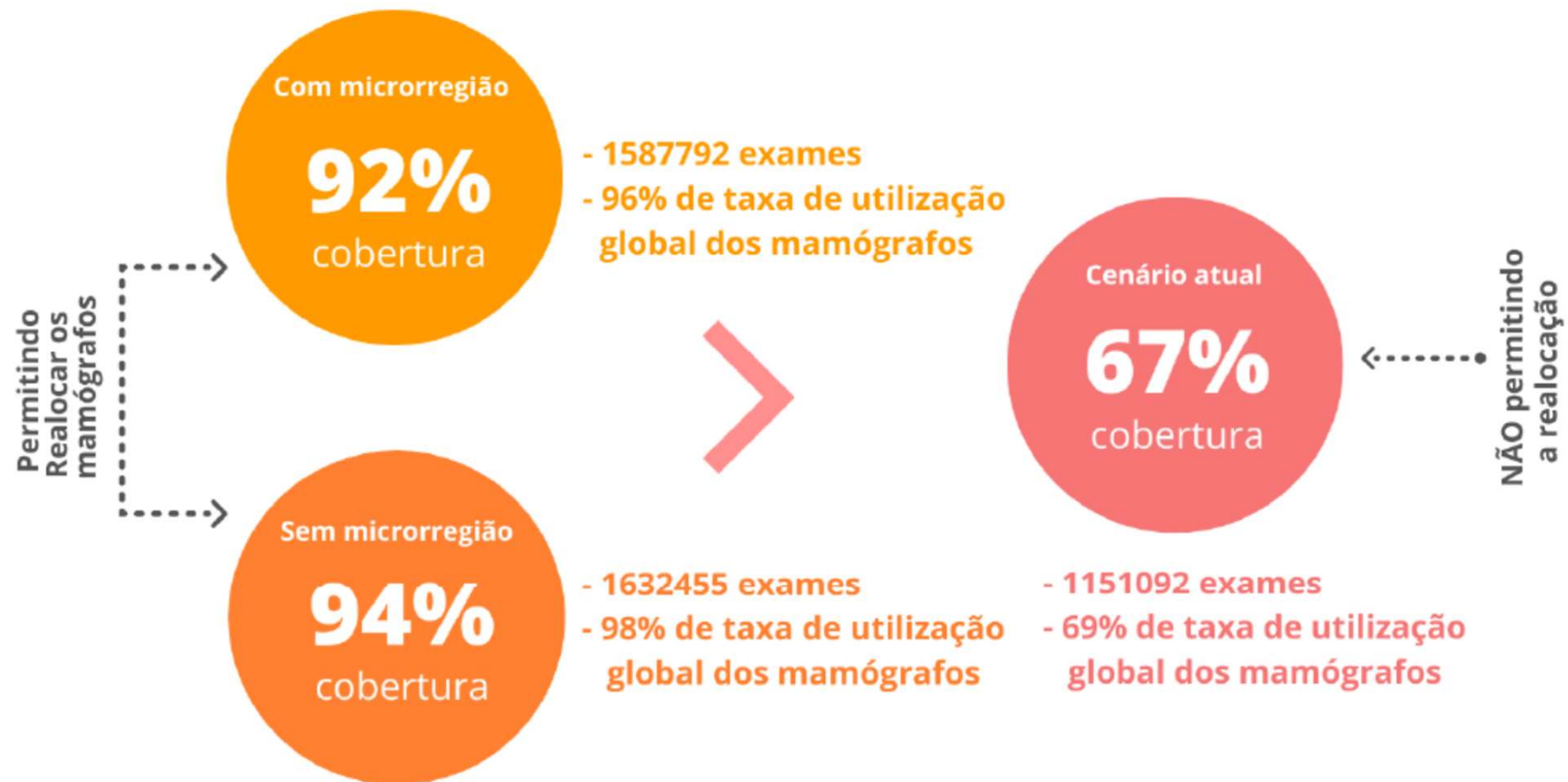
- Estudo de caso nas regiões de saúde num raio de 100 km de Ouro Preto:
 - 142 cidades em 12 regiões de saúde
 - Há 55 mamógrafos, mas que não atendem a toda a população feminina por estarem mal localizados
 - Apenas 46 seriam necessários

Problema de Localização de Mamógrafos - MG



- Demanda projetada para 2020:
 - 1.727.487 exames (IBGE)
- Quantidade existente de mamógrafos:
 - 326 (DATASUS)
- Capacidade anual de exames de um mamógrafo:
 - 5069
- Distância entre as localidades:
 - Google maps (deslocamento por carro)
- Cobertura atual:
 - 1.151.092 (67% de cobertura)

Problema de Localização de Mamógrafos: MG

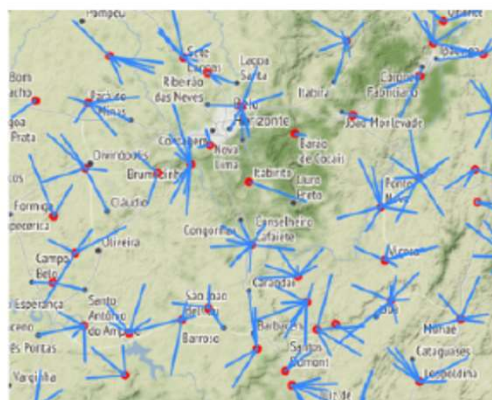


Problema de Localização de Mamógrafos: MG

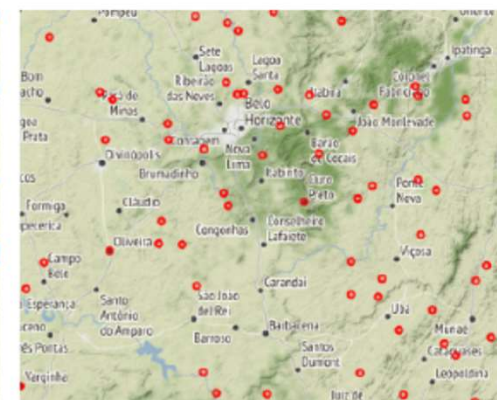


- Com microrregião:

X

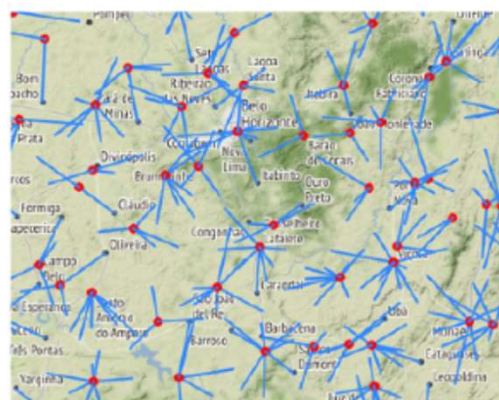


Locais cobertos

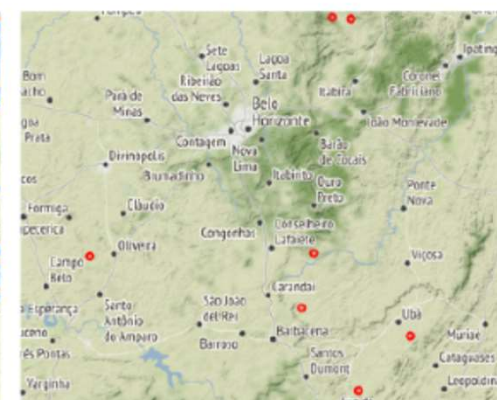


Sem cobertura

- Sem microrregião:



Locais cobertos

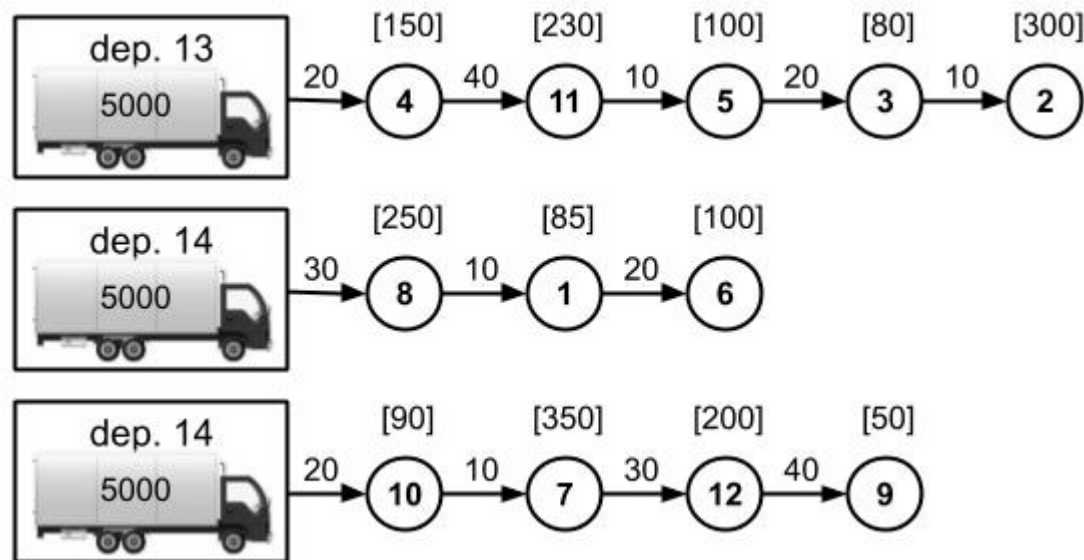


Sem cobertura

Problema de Localização de Mamógrafos - MG



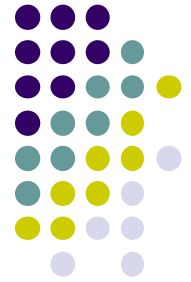
- Proposta de continuidade:
 - Adquirir mamógrafos até se alcançar uma taxa mínima de utilização, que justifique economicamente operá-los
 - Cidades não atendidas por mamógrafos fixos devem ser atendidas por unidades móveis de mamografia (MMU, *Mobile Mammography Unit*)



Diferenças entre as metodologias usadas para resolver alguns dos problemas anteriores



- Problema do controle do pátio de minérios e Problema de localização de mamógrafos:
 - Resolvidos de forma “exata”
 - Fácil encontrar a solução ótima
- Problema de alocação de salas / carregamento de produtos em navios:
 - Resolvido apenas de forma “aproximada”
 - A solução final não é necessariamente ótima
- Problema de roteamento de veículos
 - Tempos proibitivos para encontrar a solução ótima na maioria dos casos reais

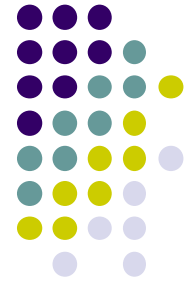


Modelos de Otimização

- Programação matemática:
 - Fundamentados na matemática
 - Métodos exatos: garantem a geração da solução ótima
 - Método mais difundido: Programação Linear (PL)
 - Desvantagens:
 - Modelagem mais complexa
 - Em problemas combinatórios, podem exigir um tempo proibitivo para encontrar a solução ótima
- Heurísticos:
 - Fundamentados na Inteligência Artificial. Inspirados na forma humana de resolver o problema, em processos físicos, biológicos, comportamentais, etc.
 - Não garantem a otimalidade da solução final
 - Vantagens:
 - De fácil modelagem
 - Boas soluções podem ser obtidas rapidamente

Exemplo:

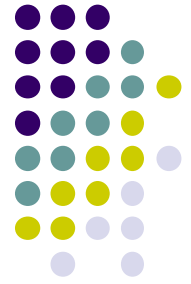
Problema da Mochila



- Imagine que os alunos da disciplina sejam contemplados com um cruzeiro marítimo após o término do curso, patrocinado por uma grande empresa, que deseja aliar sua marca aos universitários;
- Em alto mar o navio começa a afundar ...
- Só existe um barco salva-vidas, que, no entanto, só pode levar **c** quilos

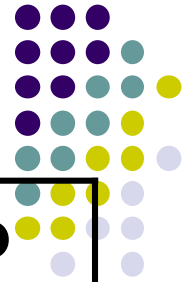
Exemplo:

Problema da Mochila



- Cada pessoa no navio tem um certo peso p_i
- Cada pessoa i proporciona um benefício b_i se for levada para o barco salva-vidas
- O problema consiste em escolher as pessoas que trarão o maior benefício possível sem ultrapassar a capacidade do barco

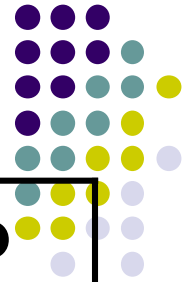
Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício

✓ Capacidade do barco: 250 Kg

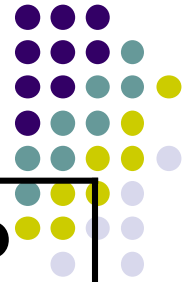
Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício
cruzeirense	140	0

✓ Capacidade do barco: 250 Kg

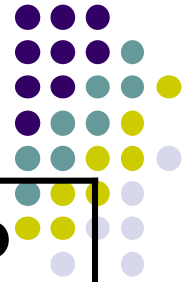
Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício
cruzeirense	140	0
Recém-graduado	60	1

✓ Capacidade do barco: 250 Kg

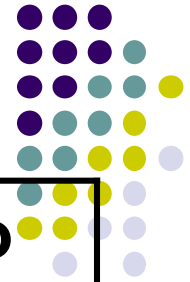
Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício
cruzeirense	140	0
Recém-graduado	60	1
ATLETICANO	100	3

✓ Capacidade do barco: 250 Kg

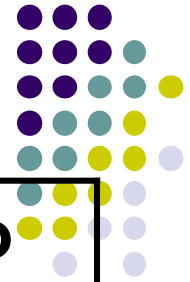
Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício
cruzeirense	140	0
Recém-graduado	60	1
ATLETICANO	100	3
Professor de geografia	80	4

✓ Capacidade do barco: 250 Kg

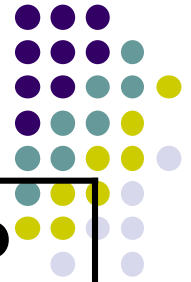
Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício
cruzeirense	140	0
Recém-graduado	60	1
ATLETICANO	100	3
Professor de geografia	80	4
Morena	75	3

✓ Capacidade do barco: 250 Kg

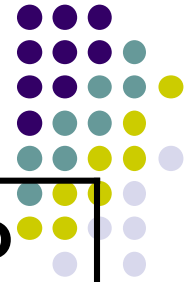
Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício
cruzeirense	140	0
Recém-graduado	60	1
ATLETICANO	100	3
Professor de geografia	80	4
Morena	75	3
Loira	60	2

✓ Capacidade do barco: 250 Kg

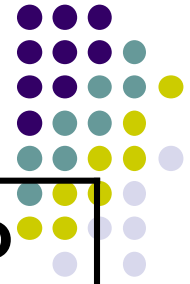
Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício
cruzeirense	140	0
Recém-graduado	60	1
ATLETICANO	100	3
Professor de geografia	80	4
Morena	75	3
Loira	60	2
Marcone	90	10

- ✓ Capacidade do barco: 250 Kg
- ✓ Solução 1: M + L + A (250 Kg) Benefício = 15

Exemplo: Problema da Mochila



Pessoa	Peso (Kg)	Benefício
cruzeirense	140	0
Recém-graduado	60	1
ATLETICANO	100	3
Professor de geografia	80	4
Morena	75	3
Loira	60	2
Marcone	90	10

- ✓ Capacidade do barco: 250 Kg
- ✓ Solução 1: M + L + A (250 Kg) Benefício = 15
- ✓ Solução 2: M + MOV + PG (245 Kg) Benefício = 17

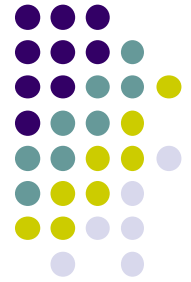
Problema da Mochila: Complexidade



- Problema NP-difícil
 - Não existem algoritmos que o resolva em tempo polinomial.
 - Em vista disso, pode requerer tempos de processamento proibitivos em instâncias “grandes”
- Para n pessoas há 2^n configurações possíveis
- Exemplo: Para $n = 50$ há 10^{15} soluções para serem testadas
- Um computador que realiza uma avaliação em 10^{-8} segundos gastaria cerca de 130 dias para encontrar a melhor solução por enumeração completa!
- Conclusão: O barco afundaria antes que fosse tomada a decisão de quem seriam os escolhidos

Problema da Mochila:

Observações



- Resolvido por métodos heurísticos
- Observação importantíssima:
 - O que torna um problema difícil de ser resolvido na otimalidade **não é** o número de possíveis soluções e, sim, o fato de ele pertencer à classe NP-difícil