

ANÁLISE DAS CARACTERÍSTICAS DE ESGOTAMENTO DO EGO DURANTE A FORMAÇÃO DO CADETE AVIADOR DA AERONÁUTICA

ANALYSIS OF EGO DEPLETION CHARACTERISTICS DURING THE TRAINING OF AIR FORCE CADET PILOTS

Pedro Henrique Vieira Tibiriçá¹
Eduardo Luis Cormanich²

RESUMO

Este artigo tem como foco a análise da relação entre o esgotamento do ego e o processo de tomada de decisão entre cadetes aviadores da Academia da Força Aérea Brasileira (AFA). O principal objetivo consiste em compreender de que forma a exigente rotina militar, marcada por demandas constantes de autocontrole, influencia a capacidade dos cadetes de tomar decisões racionais, especialmente em contextos de estresse, fadiga mental, privação de sono e sobrecarga emocional. Para tanto, adota-se uma abordagem qualitativa, com caráter descritivo, fundamentada em uma revisão bibliográfica criteriosa. A base teórica está centrada, principalmente, nos estudos de Roy Baumeister, responsável pela formulação da teoria do esgotamento do ego, e de Daniel Kahneman, autor do modelo dos dois sistemas de pensamento. Segundo Baumeister, o autocontrole funciona como um recurso limitado, que pode ser temporariamente reduzido após períodos prolongados de esforço mental ou emocional. Já Kahneman distingue o Sistema 1, caracterizado por respostas automáticas, e o Sistema 2, responsável por pensamentos mais analíticos. O autocontrole, intimamente ligado ao Sistema 2, tende a ser prejudicado quando esse recurso está esgotado, fazendo com que o indivíduo recorra mais frequentemente ao Sistema 1, o que aumenta a probabilidade de decisões impulsivas. No contexto da formação militar, os cadetes enfrentam uma rotina intensa e multifacetada, composta por atividades físicas, instruções acadêmicas e militares, além de constante vigilância comportamental. A análise sugere que, diante dessa sobrecarga cumulativa, a capacidade de manter o autocontrole e de pensar de forma crítica e racional diminui, resultando em maior propensão a erros de julgamento e escolhas precipitadas, especialmente em situações de pressão operacional.

Palavras-chave: Esgotamento do ego; Autocontrole; Psicologia social; Formação militar.

¹ Cadete Aviador Tibiriçá do 4º Esquadrão (Turma *Ártemis*, 2025).

² Eduardo Luis Cormanich, 2º Ten QOCon MPS, Graduado em Psicologia pela UFMG, Licenciado em Filosofia pela UFSJ, Mestre em Psicologia pela UFJF. cormanichelc@fab.mil.br

ABSTRACT

This article focuses on analyzing the relationship between ego depletion and the decision-making process among aviation cadets at the Brazilian Air Force Academy (AFA). The main objective is to understand how the demanding military routine—marked by constant self-control requirements—affects the cadets' ability to make rational decisions, especially in contexts of stress, mental fatigue, sleep deprivation, and emotional overload. To this end, a qualitative, descriptive approach is adopted, based on a thorough bibliographic review. The theoretical foundation relies primarily on the studies of Roy Baumeister, who formulated the theory of ego depletion, and Daniel Kahneman, author of the dual-process model of thinking. According to Baumeister, self-control operates as a limited resource that can be temporarily diminished after prolonged periods of mental or emotional effort. Kahneman, in turn, distinguishes between System 1—characterized by automatic, fast, and intuitive responses—and System 2, responsible for slower, more deliberate, and analytical thinking. Self-control, closely associated with System 2, tends to be impaired when this resource is depleted, leading individuals to rely more heavily on System 1, which increases the likelihood of impulsive decisions. Within the context of military training, cadets face an intense and multifaceted routine, involving physical activities, academic and military instruction, as well as constant behavioral monitoring. The analysis suggests that, in the face of such cumulative overload, the ability to maintain self-control and engage in critical, rational thinking is significantly reduced. As a result, there is a greater propensity toward judgment errors and hasty choices, particularly in high-pressure operational scenarios.

Keywords: Ego depletion; Self-control; Social psychology; Military formation.

LISTA DE ABREVIACOES

AFA	Academia da Força Area
AL	Aluno
BCA	Boletim do Comando da Aeronáutica
CCAER	Corpo de Cadetes da Aeronáutica
CFOAV	Curso de Formação de Oficiais Aviadores
COI	Conselho Operacional e de Instrução
DOA	Divisão de Operações Aéreas
EIA	Esquadrão de Instrução Aérea
ICA	Instrução do Comando da Aeronáutica
IN	Instrutor
MCA	Manual do Comando da Aeronáutica
NPA	Norma Padrão de Ação
PIMO	Programa de Instrução e Manutenção Operacional
PPC	Projeto Pedagógico de Curso
PPOA	Perfil Profissional de Oficiais da Aeronáutica
QOAV	Quadro de Oficiais Aviadores
QOINF	Quadro de Oficiais de Infantaria
QOINT	Quadro de Oficiais Intendentes

INTRODUÇÃO

A formação de cadetes aviadores na Academia da Força Aérea Brasileira caracteriza-se por uma rotina intensa e multifacetada, composta por exigências desde avaliações acadêmicas, a testes físicos e atividades operacionais que impõem uma elevada carga de esforço físico, psicológico e emocional (Brasil, 2024a). Caso o cadete atinja graus abaixo dos mínimos esperados, ele deverá repetir a avaliação, quando possível, e caso não seja possível ou o cadete apresente desempenho insatisfatório novamente, estará sujeito à exclusão do curso (Brasil, 2024b). Em um ambiente no qual o desempenho é continuamente monitorado e a tolerância a erros é extremamente restrita, o autocontrole torna-se um recurso psicológico essencial para lidar com as tarefas diárias e as demandas imprevistas (Tangney; Baumeister; Boone, 2004). Compreender a natureza desse recurso é fundamental, o que exige revisitar seu conceito e seu funcionamento.

O autocontrole é conceituado como a habilidade ou capacidade de superar ou resistir a impulsos e tentações, e modificar o comportamento por meio de esforço consciente e ativo (Baumeister et al., 2007). Em 1998, Roy Baumeister realizou um estudo sobre como o uso prolongado do autocontrole pode levar a um fenômeno denominado esgotamento do ego, caracterizado pela diminuição momentânea do potencial de autorregulação em função do esforço mental contínuo. Essa teoria, desenvolvida no âmbito da psicologia social, propõe que o autocontrole funciona de maneira semelhante a um músculo que se fadiga após uso intensivo, afetando a qualidade das decisões e a resistência a impulsos inadequados (Baumeister et al., 1998).

A tomada de decisão é definida pela capacidade de escolher uma alternativa entre diversas outras. Daniel Kahneman (2012), na teoria dos dois sistemas, sugere que a tomada de decisão é balizada por dois sistemas mentais: um sistema inconsciente, o qual ele chamou de Sistema 1, que é rápido, intuitivo e emocional; e um sistema consciente, chamado de Sistema 2, que é mais lento, deliberativo e lógico. A maior parte das decisões cotidianas é tomada pelo Sistema 1, mas situações complexas e que exigem autocontrole envolvem o Sistema 2, o qual requer maior esforço cognitivo.

A pergunta de pesquisa que orienta este estudo é: **qual é a relação entre o esgotamento do ego, resultante da constante demanda por autocontrole nas múltiplas atividades dos cadetes aviadores da AFA, e a tomada de decisões em situações de alta exigência cognitiva?** A investigação buscará responder a esta questão analisando os principais aspectos do esgotamento do ego e sua incidência na rotina dos cadetes.

Observando-se a intensa carga presente na rotina dos cadetes, particularmente aviadores, verifica-se a necessidade de analisar como os cadetes podem ser influenciados pelo esgotamento do ego ao longo da formação. O objetivo da pesquisa é analisar como o esgotamento do ego pode afetar a tomada de decisão quando submetidos a demasiada carga de trabalho. Com esse intuito, serão elucidadas as definições da teoria de esgotamento do ego de Roy Baumeister e da teoria dos Dois Sistemas de Daniel Kahneman, sendo acompanhados por uma breve apresentação da rotina dos cadetes aviadores e, então, a relação entre a análise desses conceitos e os aspectos da rotina.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) considera que uma pessoa que não atende completamente aos requisitos de bem estar físico, psicológico e emocional não é saudável, mesmo que não possua nenhuma doença. A saúde psicológica é influenciada pela capacidade de lidar com fatores estressores intrínsecos e extrínsecos ao indivíduo (WHO, 2001). A maneira como o cadete lida com esses estímulos está diretamente relacionada à qualidade do seu desempenho (Lima et al., 2013). Dessa forma, a percepção dos aspectos de depleção do ego se faz necessária uma vez que está estreitamente associada à performance e saúde dos cadetes enquanto pode oferecer contribuições significativas no que tange à gestão da autodisciplina em ambientes militares, além de ampliar o conhecimento teórico acerca desse tema.

O estado atual dos conhecimentos sobre o tema indica uma lacuna no entendimento específico do impacto do esgotamento do ego em contextos militares, o que torna esta pesquisa relevante. Portanto, a presente pesquisa justifica-se pelo potencial teórico de aprofundar o entendimento sobre os mecanismos psicológicos que regulam a tomada de decisão em ambientes rigorosos, especialmente na condição de formação militar.

1 METODOLOGIA

A presente pesquisa adotou uma abordagem metodológica baseada em uma revisão bibliográfica de caráter exploratório e descritivo, com foco em uma análise qualitativa por meio de descrições textuais. O estudo foi fundamentado em materiais previamente publicados, como livros, artigos, revistas, teses e dissertações, visando oferecer um embasamento teórico consistente ao trabalho, conforme prevê Antonio Gil (2007).

Através da análise das atividades presentes no currículo de formação dos Oficiais Aviadores (Brasil, 2024b), foi possível identificar as principais atividades e relacioná-las com os conceitos de esgotamento do ego, examinando de que forma o autocontrole é desafiado ao longo dessa formação.

O material foi selecionado de bases de dados acadêmicas, como Rede Bia, SciELO, Google Scholar, além de documentos oficiais da Força Aérea Brasileira. Os dados coletados foram analisados, buscando identificar as relações entre o esgotamento do ego e a rotina dos cadetes aviadores. A pesquisa delimitou-se aos cadetes da aeronáutica, jovens de 18 a 25 anos, do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, utilizando fontes secundárias sem um critério temporal específico, sendo selecionadas conforme sua relevância e contribuição para o tema. As principais palavras chaves utilizadas foram: *ego depletion*, *fatigue decision* e *self-control*.

O foco do trabalho se restringiu a destacar as atividades previstas e analisar como o esgotamento do ego decorrente da carga física e mental imposta aos cadetes poderiam afetar as tomadas de decisão, considerando a extensa carga horária, o estresse físico e emocional e a falta de descanso. Esse estudo possibilitará compreender melhor as dinâmicas psicológicas envolvidas no treinamento dos cadetes, contribuindo para a assimilação dos impactos que a formação militar exerce sobre o bem-estar mental e o desempenho dos futuros oficiais.

A pesquisa está limitada a uma revisão bibliográfica e à análise da relação entre a depleção do ego e a rotina dos cadetes aviadores. Não foram incluídas coletas de dados primários, no entanto, pretende-se que as conclusões obtidas possam oferecer bases teóricas para estudos futuros que envolvam metodologias mais aplicadas, como pesquisas de campo ou experimentais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Aristóteles, durante sua época de atividade na Academia de Platão, escreveu *De Caelo I*, no qual, dentre outras ideias, exprimia o seguinte pensamento: É como um homem que padece de muita fome ou muita sede e se encontra à igual distância do alimento e da bebida: necessariamente ficará imóvel (Aristóteles, 1922). Esse fragmento foi posteriormente adaptado e atribuído a Jean Buridã como a parábola do Asno de Buridã (Schopenhauer, 2012), na qual um asno, faminto e sedento, equidistante de um feno e de uma fonte de água, não consegue decidir se come o feno ou bebe a água, vindo a morrer de fome e sede (Japiassú e Marcondes, 2001). Em linha semelhante, Søren Kierkegaard, filósofo dinamarquês do século XIX, disserta sobre quão angustiante pode ser a tomada de decisão, pois exige que o sujeito opte entre múltiplas alternativas, sendo que cada escolha é acompanhada pelo medo do erro e pela incerteza quanto às consequências (Kierkegaard, 2010). Ambos os excertos levam à reflexão acerca da dificuldade por trás do processo decisório.

Em 1957, Herbert Simon apresentou o conceito de racionalidade limitada, destacando que decisões humanas não são puramente racionais, mas influenciadas por limitações cognitivas (Simon, 1972). Kahneman (2012) expandiu essa visão ao propor a Teoria dos Dois Sistemas, que descreve o funcionamento da mente dividido em dois sistemas no que tange a tomada de decisões. Já Baumeister (1998) abordou o papel do autocontrole como um recurso limitado, cujo uso intensivo pode levar ao esgotamento do ego. O presente referencial teórico examina as abordagens de Kahneman e Baumeister e suas implicações sobre o comprometimento decisório, bem como os documentos que regem a rotina e formação dos cadetes da aeronáutica de maneira a relacionar os conceitos com as atividades que exigem altos níveis de demanda cognitiva.

2.1 TEORIA DOS DOIS SISTEMAS

Daniel Kahneman, um psicólogo, professor e pesquisador israelita naturalizado nos EUA, participou de diversos estudos acerca da psicologia cognitiva. Em 2012, Kahneman desenvolveu a Teoria dos Dois Sistemas, a qual propõe que a mente humana funciona por meio de dois sistemas distintos de processamento cognitivo: o Sistema 1 e o Sistema 2 (Kahneman, 2012). O Sistema 1, responsável pelas respostas instintivas e julgamentos com base em experiências prévias, opera de maneira rápida, automática e emocional, sem a necessidade de esforço consciente (Kahneman, 2012). É o sistema dominante na maior parte do tempo, especialmente em situações rotineiras ou

que demandam respostas rápidas (Kahneman, 2012). Embora eficiente, o Sistema 1 é suscetível a vieses cognitivos e julgamentos precipitados (Kahneman, 2012).

Já o Sistema 2 é mais lento, deliberado, lógico e analítico. Ele é ativado quando uma tarefa requer concentração, raciocínio complexo, controle de impulsos ou tomada de decisão cuidadosa. Esse sistema consome mais energia mental, sendo sensível ao cansaço, à distração e à sobrecarga cognitiva (Kahneman, 2012). O uso do Sistema 2 exige autocontrole, planejamento e foco sustentado, tornando-o fundamental em contextos que exigem precisão e responsabilidade. Kahneman argumenta que, embora o Sistema 2 tenha potencial para corrigir erros do Sistema 1, ele é frequentemente preguiçoso e tende a aceitar as respostas rápidas sugeridas pelo primeiro sistema, a menos que haja esforço consciente para contrariá-las (Kahneman, 2012).

Um exemplo utilizado por Kahneman para diferenciar os dois sistemas é a maneira que lidamos com contas matemáticas. Ao ser questionado sobre algo simples e rotineiro, como quanto é $2+2$, o resultado vem a sua mente independente da sua vontade, por conta da atuação do Sistema 1. Porém, caso seja solicitado algo como 17×24 , o Sistema 1 perceberá que é um problema de multiplicação, que provavelmente você é capaz de resolver com papel e caneta ou até mesmo de cabeça (Kahneman, 2012). Dessa forma, mesmo sem ter certeza da resposta, admite-se rapidamente que 123 e 12.609 não são resultados esperados. Ao realizar o cálculo, usará o Sistema 2 seguindo algum sequenciamento lógico, com um esforço laborioso que afeta não só sua mente, mas também seu corpo. É possível observar alterações fisiológicas como a dilatação dos olhos, aceleração dos batimentos cardíacos entre outros eventos que acompanham a execução da tarefa (Kahneman, 2012).

Em situações de sobrecarga ou fadiga mental do Sistema 2, o Sistema 1 assume a tomada de decisão, recorrendo a heurísticas para tomar decisões rapidamente. Embora agilize o processo decisório, muitas vezes podem ser ineficientes quando se é necessário analisar um cenário mais complexo, levando a julgamentos imprecisos ou enviesados. As heurísticas são estratégias cognitivas simplificadas e podem ser divididas em 3 tipos: representatividade, disponibilidade e ancoragem (Kahneman, 2012).

A heurística de representatividade está ligada ao indivíduo julgar a probabilidade de um evento com base em semelhanças com estereótipos, e não em dados estatísticos reais (Kahneman, 2012). Em Rápido e Devagar, é utilizado o exemplo de um personagem fictício nomeado de Linda, que é uma ativista preocupada com a justiça social (Kahneman, 2012). Foi feita uma pesquisa entre pessoas aleatórias se achavam que era mais provável Linda ser bancária ou Linda ser bancária e

feminista. A maioria das pessoas tende a responder que a segunda alternativa é a mais provável, sendo isso estatisticamente impossível (Kahneman, 2012).

A heurística de disponibilidade está atrelada a julgar a frequência ou a gravidade de um evento com base na facilidade com que ele vem à memória ao invés da probabilidade (Kahneman, 2012). É dito que voar ainda causa ansiedade em até 40% da população (Clark e Adam, 2016), mesmo que as estatísticas do Bureau of Transportation Statistics, um órgão dos Estados Unidos da América responsável por lidar com as estatísticas de todos os modos de transporte do país, mostram que a maioria das fatalidades no sistema de transporte dos Estados Unidos ocorre em incidentes rodoviários, com registros de 32.719 mortes em 2013, contra 429 mortes causadas pelos meios aéreos no mesmo período (United States, 2015).

A heurística de ancoragem descreve a tendência humana de se apoiar excessivamente na primeira informação recebida ao tomar decisões, mesmo que tal dado seja irrelevante. Esse ponto inicial denominado "âncora" influencia de forma desproporcional os julgamentos subsequentes. No contexto dos cadetes, esse viés é citado no Manual de Instrução de Voo (MAIV) 2024 ao abordar a navegação visual, na qual, caso o piloto não utilize a técnica adequada, poderá fixar-se em referências incorretas no terreno, comprometendo o desempenho da navegação e, conseqüentemente, o tempo da missão (Brasil, 2025).

No início de suas pesquisas, Kahneman formulou uma série de perguntas com o intuito de demonstrar que não apenas cidadãos comuns caem em armadilhas cognitivas que levam a decisões enviesadas, mas também indivíduos inteligentes, sofisticados e perspicazes, como filósofos e economistas, estão igualmente suscetíveis a intuições equivocadas (Kahneman, 2025).

2.2 ESGOTAMENTO DO EGO

Roy F. Baumeister é um psicólogo social, tendo sido pesquisador por quatro décadas. Ao longo desses anos, trabalhou com seis temas diferentes: Autocontrole, tomada de decisão, noção de pertencimento, sexualidade humana, comportamentos autodestrutivos e livre-arbítrio. No que tange ao autocontrole, Baumeister utilizou a ideia de depleção do ego para explicar a relação entre o cansaço mental e a falha da força de vontade (Baumeister et al., 1998).

O termo ego foi utilizado pela primeira vez no campo da psicanálise por Sigmund Freud, no qual ele é considerado uma das instâncias psíquicas (Freud, 2006). Essas instâncias foram criadas para explicar a influência da mente inconsciente nas emoções e nos comportamentos humanos,

sejam psicológicos ou emocionais, sendo divididas em 3: Id, Superego e Ego (Freud, 2006). O Id está relacionado aos impulsos instintivos como sede, fome, raiva, etc., enquanto o Superego é a necessidade de se adequar às normas e exigências e o Ego é uma instância mediadora na qual tenta atender aos desejos do Id enquanto se mantém sob as regras impostas pelo Superego (Freud, 2006).

Posteriormente, esse conceito foi levado para a psicologia social, a qual busca entender como as interações entre os indivíduos moldam a sociedade e os moldam mutuamente. Nesse campo sofreu uma adaptação e passou a ser enxergado sob outro viés: o ego é uma estrutura mental responsável pelos atos de escolha, vontade e autocontrole (Baumeister et al., 1998). Essa estrutura é balizada por um recurso de força de vontade, que pode ser desgastado conforme o indivíduo realiza sucessivas tarefas autorregulatórias, tais como: tomar decisões complexas, controlar impulsos ou manter o foco atencional. Esse fenômeno foi nomeado como depleção do ego (Baumeister et al., 1998).

Essa ideia de esgotamento parte da observação de Roy Baumeister (1998) de que o autocontrole humano funciona de maneira semelhante a um músculo: após um esforço prolongado, tende a fatigar-se temporariamente, reduzindo a capacidade do indivíduo de manter o autocontrole. Diversos estudos empíricos se aprofundaram nesse fenômeno, corroborando com a tese de que, após tarefas que exigem grande esforço de moderação, os indivíduos tendem a apresentar pior desempenho em tarefas subsequentes que também demandam regulação comportamental ou cognitiva (Baumeister et al., 2007).

Estudos indicam que o esgotamento do ego pode aumentar a suscetibilidade de um indivíduo a romper compromissos assumidos consigo próprio (Tangney; Baumeister; Boone, 2004). Por exemplo, uma pessoa em processo de dieta, após um dia particularmente cansativo e estressante, tende a apresentar maior probabilidade de quebrar a restrição alimentar e consumir um alimento fora do planejado, em comparação a outra, em situação semelhante, mas que tenha vivenciado um dia mais estável.

Conforme observado séculos antes por Aristóteles e Kierkegaard (Aristóteles, 1922; Kierkegaard, 2010), a tomada de decisões complexas é um processo angustiante. Pesquisas apontam que a volição contribui para uma melhora significativa no padrão de vida, como relacionamentos interpessoais satisfatórios e altos níveis de desempenho acadêmico (Tangney; Baumeister; Boone, 2004). Em oposição a isso, brechas no autodomínio conduzem o indivíduo a relações interpessoais desagradáveis, baixa performance intelectual, gula ou vícios, e muitos outros resultados negativos (Baumeister; Vohs, 2004).

Como agir e tomar iniciativa também utilizam esses mesmos recursos, uma pessoa pode se tornar passiva quando seu ego está esgotado. Estudos demonstram que a depleção resulta em um aumento de diversos comportamentos passivos, como trabalhar de maneira menos criativa, procrastinar decisões ou se dedicar menos em tarefas relativamente simples. (Maranges e Baumeister, 2016). Pessoas depletadas também desistem mais rapidamente de tarefas complexas (Baumeister et al., 1998), especialmente se for necessária resistência física ou à dor (Vohs et al., 2008).

No entanto, Inzlicht e Schmeichel (2012) argumentaram que a depleção do ego não resulta do esgotamento de recursos, mas de uma mudança nas funções cognitivas. Eles sugerem que, após exercer o autocontrole em uma tarefa inicial, a motivação e a atenção do indivíduo se voltam mais para a satisfação de desejos pessoais, o que impacta negativamente o desempenho em uma segunda tarefa que também exige autocontrole. Dessa forma, pessoas depletadas tendem a ser mais passivas nos seus processos de decisão. A passividade mental está ligada diretamente ao processo de percepção e julgamento (Rachels, 1975), assim como à inação e à degradação da volição (Vonasch et al., 2017).

2.3 ROTINA DO CADETE AVIADOR

A Força Aérea Brasileira, de forma a cumprir a missão de integrar o território nacional com vistas à defesa da pátria, exige que seus oficiais possuam uma gama de competências de maneira a tornar esse objetivo alcançável (Brasil, 2021). O Manual do Comando da Aeronáutica (MCA) referente ao Quadro de Oficiais Aviadores (QOAV), ao Quadro de Oficiais Intendentes (QOINT) e ao Quadro de Oficiais de Infantaria (QOINF) é o MCA 36-8 “Perfil Profissional dos Oficiais da Aeronáutica - PPOA - Volume I - QOAV, QOINT e QOINF” é, então, um instrumento norteador para a definição das competências essenciais necessárias aos Oficiais da Aeronáutica. Entre a parte atitudinal das competências essenciais militares, é citado a necessidade de autocontrole.

2.3.1 Regulamentos que balizam a rotina do cadete

A rotina do cadete aviador é especificada, majoritariamente, por três documentos: a Instrução de Comando da Aeronáutica (ICA) 37-863 “Projeto Pedagógico de Curso (PPC) para o Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAV)” (Brasil, 2024b), a Norma Padrão de Ação

(NPA) 031 – CCAER – "Rotina e Formaturas do CCAER" e o Manual do Cadete (Brasil, 2024c). Estes se balizam na ICA 37-736 "Currículo Mínimo do Curso de Formação de Oficiais Aviadores". O PPC orienta o que se preconiza para o ensino em cada curso separadamente, enquanto a NPA 031 estabelece os procedimentos previstos para rotinas e formaturas no Corpo de Cadetes da Aeronáutica.

O PPC do CFOAV prevê que haja uma carga horária total dos 4 anos de curso de 6802 horas, sendo 1672 horas no 1º ano, 1735 horas no 2º ano, 1669 horas no 3º ano e 1726 horas no 4º ano. Dentro dessa carga horária há disciplinas do Campo de Formação Geral, Profissional e Militar, além de atividades complementares.

De acordo com a NPA 031, a rotina do cadete, durante os dias de semana, inicia-se na alvorada e se estende até o término do pernoite, sendo o primeiro às 05h50min e o último iniciando-se entre 19h e 19h45min, com cerca de 1 hora de duração, variando conforme a natureza do compromisso. Para os aviadores envolvidos com a atividade aérea a alvorada pode ser antecipada. Dessa forma, observa-se que, em linhas gerais, as atividades dos cadetes abrangem, das 05 horas e 50 minutos até, pelo menos, às 20 horas, contabilizando um mínimo de 14 horas e 10 minutos de rotina.

Há, também, a NPA 144 - CCAER "Treinamentos de Prontidão Militar para o CCAER" a qual aprova a realização de exercícios práticos, de forma esporádica, compreendendo atividades de aprestamento, aperfeiçoamento de condicionamento físico, vivacidade e treinamento de prontidão. Isso pode ocorrer em qualquer horário, inclusive durante os horários de descanso do cadete (Brasil, 2024d)

2.3.2 Instruções militares

As instruções militares são ministradas pela Seção de Instrução Militar do CCAER (SIM). De acordo com a ICA 37-863, a SIM, visando desenvolver a capacidade combativa dos futuros oficiais da FAB, oferece aos cadetes, ao longo dos quatro anos, as seguintes disciplinas: Instrução de Salto de Emergência (ISEM), Atividade de Campanha (ATC) 1, 2, 3, 4, Instrução de Sobrevivência no Mar (ISMA) e Instrução de Sobrevivência na Selva (ISSE).

A finalidade dessas atividades é, além de aumentar a perícia técnica do militar, melhorar a aptidão física como um todo, conseqüentemente desenvolvendo a prontidão para o combate e

favorecendo aspectos psicológicos como: manutenção do estado de humor, habilidades cognitivas e limiares de dor (NINDL et al., 2018).

“A ISEM visa capacitar os cadetes para, em uma situação emergencial, realizar o abandono de uma aeronave em voo com a utilização de um paraquedas semiautomático.” (Brasil, 2024a)

A ATC1 e a ATC2 são as primeiras instruções as quais os cadetes entram em contato com as técnicas combativas básicas individuais e coletivas, manutenção de armamento, navegação terrestre, etc. É instigada a tenacidade e rusticidade como qualidades fundamentais nas atividades de campo. Para tanto, os cadetes deverão ser capazes de carregar sua própria mochila em diversas marchas, além de transporem cursos d’água, realizarem evacuações aeromédicas e tiros de ação reflexiva. (Brasil, 2019)

A ISMA busca preparar os cadetes para lidar com situações de emergência no mar, exigindo que atuem sob forte pressão física e emocional após um acidente aéreo (Brasil, 2019). Para que possam cumprir as atividades propostas, é essencial que dominem noções básicas de natação e técnicas aquáticas, as quais são fundamentais tanto para a realização de resgates quanto para sua própria sobrevivência em ambiente hostil (Brasil, 2024a).

A ATC3 visa solidificar os elementos de rusticidade e liderança, além de aprimorar o emprego de técnicas de combate terrestre e o autoconhecimento das capacidades individuais em um cenário hostil (Brasil, 2019). As oficinas possuem objetivos que induzem os cadetes a praticar a liderança revezando-se no comando de uma fração de tropa, tendo que lidar com terrenos difíceis, variações de clima, vegetação densa e com sua própria exaustão física para o cumprimento dos objetivos propostos. (Brasil, 2024a)

A ISSE objetiva habilitar os cadetes a empregarem técnicas de sobrevivência na selva sob condições especiais de dificuldade e tensão após um acidente aeronáutico (Brasil, 2019). Os cadetes utilizam a área da Serra do Cachimbo, localizada no Pará, onde apenas se pode acessar pelo Rio Braço Norte. O objetivo é cumprir as metas de construção de abrigos, obtenção de água e alimento e emprego das técnicas ensinadas pela equipe de instrução (Brasil, 2024a).

A ATC4 exige que o cadete aplique doutrinas técnicas e procedimentos de combate e evasão com o objetivo de sobreviver em território hostil ou incerto. Para isso, o cadete deve utilizar técnicas de navegação junto ao GPS, progressão no terreno e camuflagem (Brasil, 2024a).

2.3.3 Atividade aérea

O documento que rege os critérios e as normas para a realização das instruções operacionais referentes ao CFOAV é o Programa de Instrução e Manutenção Operacional (PIMO). O PIMO (2025, p. 16) descreve a instrução aérea como:

Conjunto de atividades didáticas e operacionais relacionadas ao voo, voltadas para a formação de pilotos militares na AFA. A instrução aérea abrange a preparação teórica, o treinamento prático em voo e no solo, além de avaliações periódicas de desempenho. Inclui o desenvolvimento de habilidades técnicas, psicomotoras e afetivas, necessárias para o cumprimento de missões e operações aéreas, seguindo padrões rigorosos de segurança e eficiência.

Os voos avaliados, também conhecidos como missões aéreas, visam aprimorar a habilidade dos pilotos em formação, conforme os níveis de aprendizado definidos pelo programa. Os instrutores de voo (IN) são oficiais aviadores homologados pelo Conselho Operacional e de Instrução (COI) da Divisão de Operações Aéreas (DOA) para ministrar instrução de voo. A avaliação é feita por meio de uma ficha de missão, a qual possui todos os itens a serem avaliados para que o instrutor atribua o referido grau baseado no desempenho do aluno (AL), podendo, ainda, fazer algum comentário que julgue pertinente.

Os cadetes exercem a atividade aérea no 1º Esquadrão de Instrução Aérea (EIA), no 2º EIA, e no Esquadrão de Voo a Vela. Como a participação no Esquadrão de Voo a Vela não é compulsória para a formação, neste trabalho trataremos exclusivamente dos 1º e 2º EIA.

No 2º EIA, todos os cadetes aviadores, no segundo ano de formação, realizam o Estágio Primário na aeronave T-25A ou T-25C, composto por 31 missões divididas nas fases de Pré-Solo, Manobras e Acrobacias, e Formatura. Já no 1º EIA, realizado no quarto ano, os cadetes aprovados na medição antropométrica são designados para o Estágio Básico na aeronave T-27M, enquanto os não aprovados realizam o mesmo estágio no 2º EIA, novamente utilizando o T-25. Nesse estágio, com 64 missões totais, possuem as fases: Pré-Solo (para o T-27M) ou Ressoa (para o T-25), Manobras e Acrobacias, Formatura com 2 aeronaves, Formatura com 4 aeronaves, Voo por Instrumentos, Voo Noturno, Navegação Visual e Navegação por Instrumentos, sendo esta última exclusiva para os pilotos do T-27M.

As avaliações são feitas de acordo com o nível de aprendizagem. No nível de Preparação (PR), o aluno deve estar plenamente preparado teórica, física e emocionalmente, limitando-se à observação da operação e da execução dos procedimentos, sem realizar ações práticas. Em seguida, no nível de Resposta Orientada (RO), ele começa a executar atividades sob supervisão constante do instrutor, que intervém para corrigir erros e garantir a execução correta. Já no nível de Resposta

Mecânica (RM), o aluno adquire maior confiança e é capaz de operar com relativa autonomia, recebendo apenas orientações verbais para aperfeiçoar sua técnica. Por fim, no nível de Resposta Complexa (RC), ele atinge alta proficiência, demonstrando autonomia, fluidez nas ações e capacidade de identificar e corrigir seus próprios erros sem a necessidade de supervisão direta.

As missões e os respectivos itens de avaliação são classificados em uma escala de 1 a 6, sendo: grau 1 (perigoso), grau 2 (deficiente), grau 3 (satisfatório nos mínimos), grau 4 (satisfatório), grau 5 (bom) e grau 6 (excelente). O grau 1 é atribuído quando o aluno infringe normas da atividade aérea ou exige intervenção do IN para evitar acidentes previsíveis, considerando o nível de aprendizagem esperado. O grau 2 é aplicado quando um ou mais itens recebem essa nota, indicando que o aluno comete erros que o impedem de atingir o nível exigido. O grau 3 é utilizado quando o aluno necessita de treinamento excessivo para alcançar o nível mínimo necessário. O grau 4 é atribuído quando, mesmo cometendo erros, o aluno atinge o nível previsto após a instrução. O grau 5 indica que o aluno cometeu poucos e leves erros, alcançando rapidamente o desempenho esperado. Já o grau 6 é reservado para casos em que o aluno demonstra domínio pleno da aeronave e atinge com facilidade ou supera o nível proposto.

É reprovado no CFOAV o aluno que obtiver grau 1 em qualquer missão, independentemente da fase em que se encontre. Também será considerado reprovado aquele que obtiver grau igual ou inferior a 2 em um número de missões superior ao permitido como repetição em cada fase. Além disso, a reprovação ocorrerá caso o aluno receba mais de quatro notas iguais ou inferiores a 2 durante o Estágio Primário ou durante o Estágio Básico da instrução. No Estágio Primário, são previstas duas missões extras em cada fase, desde que não ultrapasse o limite de quatro extras para todo o estágio. No Estágio Básico, são previstas duas missões extras para Pré-Solo ou Ressoa e Formatura com 2 aviões, para as restantes apenas uma, ainda sem ultrapassar o limite de 4 ao longo de todo o curso. A reprovação pode ser reconsiderada caso o Comandante da AFA, no uso de suas atribuições, conceder a realização de missões extras e de repetição além das previstas naquela fase.

3 DESENVOLVIMENTO

3.1 A RELAÇÃO ENTRE ESGOTAMENTO DO EGO, AUTOCONTROLE E A CARGA HORÁRIA

O esgotamento do ego, conforme a visão de Roy Baumeister, acontece depois que uma pessoa usa seus recursos de autocontrole de forma intensa, e ela se torna menos apta a controlar seu comportamento por um período limitado (Baumeister et al., 1998). Com a teoria dos dois sistemas, de Daniel Kahneman, há uma relação direta, interligada, nesse contexto, pela alta gama de atividades do cadete. Atividades como as da SIM, as quais impõem situações de cansaço físico e mental sobre o cadete, requisitam a disponibilidade e uso constante do Sistema 2. Dessa forma, o cadete gradualmente tem seu ego prejudicado. O esgotamento do ego, nessas condições, faz com que seja exigido muito mais energia para manter capacidades de resiliência e de liderança (Baumeister et al., 1998), como são avaliadas no ATC 3. Ao atingir a fadiga mental, a pessoa tende, de forma inconsciente, a recorrer aos mecanismos do Sistema 1 para tomar decisões, aumentando a probabilidade de cometer erros que não ocorreriam em condições normais (Kahneman, 2012).

Acionamentos, os quais interrompem o sono do cadete abruptamente para que sejam aplicadas atividades motivacionais ou corretivas antes de iniciar a rotina afetam o desempenho ao longo do dia. Esse tipo de programa abala a fadiga do Sistema 2, levando o cérebro a economizar energia utilizando o Sistema 1, ainda que seja menos exato. Em decorrência disso, um cadete aviador que tenha instrução após esse tipo de exercício fica mais suscetível a cometer erros, muitos, inclusive, previstos no MAIV 2024 como erros comuns (Brasil, 2025).

3.2 OS EFEITOS DA ROTINA INTENSA SOBRE A CAPACIDADE DE AUTOCONTROLE

Conforme descrito no referencial teórico, a rotina do cadete aviador na Academia da Força Aérea é extremamente ampla, englobando exigências acadêmicas, militares, físicas e operacionais, não sendo permitido ao cadete apresentar desempenho abaixo do esperado em qualquer dessas áreas. De acordo com Junqiang Fan (2024), a alta carga horária, associada à constante pressão por desempenho e disciplina, pode acelerar o esgotamento dos recursos de autocontrole, dificultando o uso pleno do Sistema 2 e favorecendo reações impulsivas ou procrastinatórias. Considerando a elevada carga de atividades a que os cadetes estão submetidos, é possível supor que ocorra uma

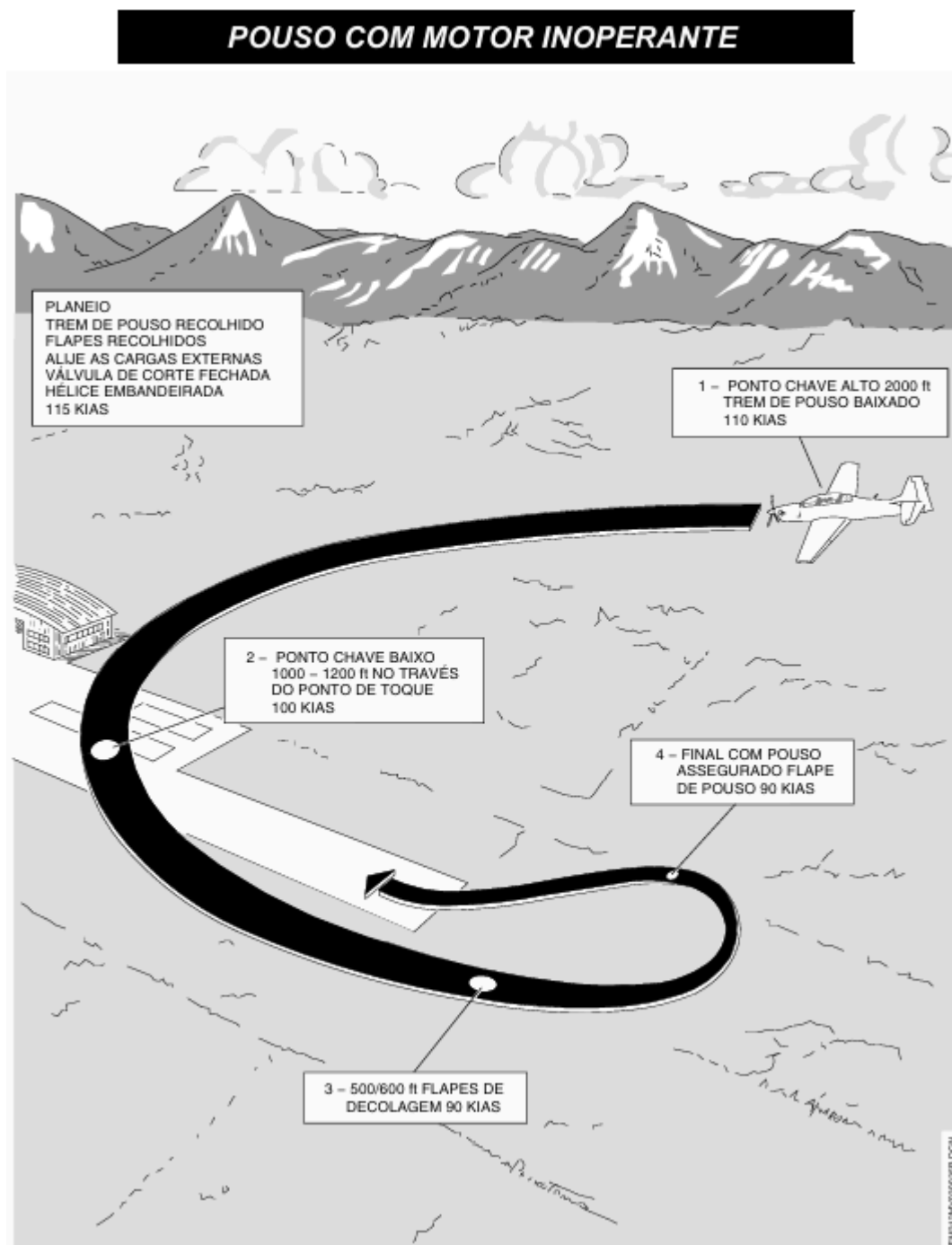
sobrecarga psicológica, a qual, paradoxalmente, pode comprometer o próprio desempenho que se busca manter. O conceito de esgotamento do ego mostra-se especialmente pertinente neste contexto, pois os recursos psicológicos voltados à autorregulação são finitos e se desgastam com o uso (Baumeister 1998), aliada à teoria de Junqiang Fan (2024), sugere que os cadetes podem vivenciar um processo de depleção do ego, o que, invariavelmente, comprometeria sua capacidade decisória.

O cronograma rígido da Academia da Força Aérea não permite grandes margens para descanso mental, o que torna o desgaste acumulado ainda mais significativo. A ativação constante do Sistema 2, conforme descrito por Kahneman (2012), é inevitável nesse ambiente, já que grande parte das decisões requer raciocínio deliberado, controle de impulsos e planejamento estratégico. A sobrecarga desse sistema, por sua vez, torna o indivíduo mais suscetível à atuação do Sistema 1 contribuindo para decisões precipitadas e inadequadas.

Esse cenário se agrava ainda mais no contexto da instrução aérea, onde o custo do erro é elevado e suas consequências são imediatas (Brasil, 2025). Ao longo das fases do estágio primário e básico de voo, os cadetes lidam com limites rígidos de desempenho, pois a possibilidade de cometer apenas poucos erros antes de ser eliminado do curso impõe uma carga psicológica intensa. Cada missão voada é acompanhada do risco real de perder a vida ou de ser reprovado, o que significa que o estresse não é apenas uma variável ocasional, mas uma constante. Isso gera um estado de vigilância e tensão contínuos, favorecendo a depleção do ego.

Há exercícios durante as missões que demandam do piloto raciocínio rápido e julgamento preciso. Um exemplo é o Tráfego de Emergência, treinamento que simula procedimentos a serem adotados em caso de pouso com motor inoperante, comumente denominado “pane”, exigindo que o piloto identifique e utilize uma pista externa à Academia para a execução de um pouso emergencial. Nessa atividade, o aluno deve considerar múltiplos fatores determinantes para o sucesso da manobra: altitude em relação à pista, manutenção da velocidade adequada, intensidade e direção do vento, citação correta e na ordem dos procedimentos críticos, momento de alterar a configuração da aeronave, entre outros. O desempenho satisfatório requer que o piloto analise esses elementos para compreender o cenário e, a partir dessa avaliação, determine o sequenciamento ideal de ações. Um julgamento inadequado, em situação real, poderia levar a aeronave a ultrapassar a pista ou colidir com o solo antes de alcançá-la (Brasil, 2025). O perfil de Tráfego de Emergência, conforme ilustrado na imagem abaixo, inicia-se a 2.000 ft acima da cabeceira da pista de emergência selecionada (Brasil, 2025). De acordo com o MAIV, a aeronave perde cerca de 1.000 ft/min durante o procedimento, conferindo ao cadete apenas dois minutos para executar todos os procedimentos e

decisões necessárias (Brasil, 2025). Esse tipo de cenário exemplifica atividades de alta exigência cognitiva, que o cadete deve executar com êxito para alcançar a aprovação nas missões.



Fonte: Brasil (2025, Figura 3-3)

Além disso, a falta de sono adequada, comum no ambiente de formação militar, agrava o quadro. Estudos apontam que a privação de sono interfere negativamente nas funções executivas do

cérebro, especialmente naquelas ligadas à regulação emocional e à tomada de decisão racional (Killgore, 2010). A exaustão física e mental, somada à pressão por resultados e à constante vigilância hierárquica, cria um terreno fértil para a diminuição da motivação em atividades rotineiras, redução na capacidade de concentração em aulas teóricas, irritabilidade durante interações interpessoais e dificuldades em manter a excelência durante instruções de voo (Baumeister, Vohs e Tice, 2007).

3.3 CONSEQUÊNCIAS DE CURTO E LONGO PRAZO

A presença de múltiplas exigências simultâneas exige que o cadete desenvolva mecanismos de enfrentamento. No entanto, caso esses mecanismos falhem ou sejam insuficientes, os efeitos da depleção se tornam evidentes. Como demonstrado por Inzlicht e Schmeichel (2012), a motivação dos indivíduos tende a mudar após períodos prolongados de autocontrole, passando da busca por metas de longo prazo para a gratificação imediata. Essa mudança pode explicar comportamentos impulsivos ou desleixados, muitas vezes interpretados como falhas de caráter ou indisciplina, quando na verdade refletem a fadiga autorregulatória.

A curto prazo, o esgotamento pode levar a prejuízos nas decisões do cadete. Conforme já foi dito anteriormente, essas decisões impulsivas são frequentemente acompanhadas de uma diminuição da motivação para tarefas rotineiras, o que pode impactar negativamente no desempenho acadêmico e nas instruções de voo (Vohs; Baumeister, 2004), esse tipo de situação pode degradar a nota recebida em relação a uma ocasião a qual o cadete não tivesse experimentado o cansaço cognitivo. A exaustão mental e emocional também contribui para uma maior irritabilidade e dificuldade nas interações sociais, podendo afetar o ambiente de trabalho e a coesão entre os cadetes (Lipp e Malagris, 2001), e gerar uma frustração que realimenta o ciclo (Baumeister e Tierney, 2011).

Como um dos objetivos finais é que o oficial se forme com uma maior resiliência psicológica (Brasil, 2021), essa gama de atividades permite expor os cadetes sistematicamente a pressões multidimensionais. Ainda que o esgotamento do ego seja inevitável em períodos prolongados de intensa demanda (Baumeister, 1998), o treinamento constante e a exposição a situações desafiadoras podem fortalecer a capacidade dos cadetes de operar eficientemente mesmo quando fadigados. Embora a formação propicie certo aprimoramento no manejo do estresse, o ciclo contínuo de exigência, esforço deliberado e períodos limitados de recuperação pode dificultar a

restauração plena dos recursos autorregulatórios. Como resultado, o esgotamento do ego tende a se manifestar de forma recorrente, prejudicando o desempenho final do cadete ao término do curso.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo explorar a relação entre esgotamento do ego e tomada de decisão em cadetes aviadores da Academia da Força Aérea Brasileira considerando as peculiaridades de sua rotina. A análise da rotina militar, à luz das teorias de Kahneman e Baumeister, indicou que a elevada carga horária e o estresse característicos da formação dos cadetes tendem a favorecer o esgotamento do ego, o que, por sua vez, aumenta a probabilidade de erros de julgamento e decisões enviesadas, que afetem seu desempenho. De forma mais específica, buscou-se compreender a relevância da fadiga mental no desempenho decisório, entendendo o impacto dos efeitos psicológicos do autocontrole contínuo exigido pela rotina militar.

O estudo compila referências que demonstram que a sobrecarga de tarefas e a pressão constante por desempenho podem reduzir a capacidade de autorregulação, favorecendo decisões impulsivas em detrimento de escolhas mais racionais. Dessa maneira, a análise da rotina do cadete aviador sob a ótica da depleção do ego facilita a identificação dos limites da resistência psicológica humana em contextos de alta exigência. A teoria evidencia como a performance individual não depende apenas de habilidades técnicas e conhecimento, mas também da capacidade de gerir, conservar e restaurar os recursos de autocontrole.

Ao reconhecer que situações de estresse e conflito são inerentes à formação militar, torna-se essencial entender os aspectos do esgotamento do ego, de modo a promover uma formação que una os aspectos psicológicos ao desempenho esperado. Pesquisas futuras podem aprofundar essa discussão por meio de abordagens empíricas que avaliem, diretamente, os efeitos da autodisciplina prolongada sobre o desempenho decisório dos cadetes. Uma possibilidade consiste em submeter um grupo de cadetes, previamente fadigados, a ensaios em simuladores de voo envolvendo a resolução de pães inesperadas, comparando seu desempenho e tomada de decisão com o de um grupo controle composto por cadetes não esgotados. Tal delineamento permitiria avaliar, de forma controlada, a influência da fadiga mental sobre a eficácia e precisão das respostas operacionais. Além disso, abre margem para novas abordagens pedagógicas que considerem a preservação dos recursos psicológicos durante o desenvolvimento do cadete.

REFERÊNCIAS

ARISTÓTELES. De caelo. Tradução de J. L. Stocks; edição revisada por Harry Bernard Wallis.

Oxford: The Clarendon Press, p. 96, 1922. Disponível em:

<https://archive.org/details/decaeloleofric00arisuoft>.

BAUMEISTER, R.; BRATSLAVSKY, E.; MURAVEN, M.; TICE, D. Ego depletion: Is the active self a limited resource? **Journal of Personality and Social Psychology**, v. 74, n. 5, p. 1252-1265, 1998. DOI: 10.1037//0022-3514.74.5.1252.

BAUMEISTER, R.; VOHS, K.; TICE, D. The Strength Model of Self-Control. **Current Directions in Psychological Science**, 16(6), 351-355, 2007. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8721.2007.00534.x>

BAUMEISTER, R.; TIERNEY, J. **Willpower: Rediscovering the greatest human strength**. Penguin Press, 2011.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. ICA 37-736 – Currículo Mínimo do Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAV). **Boletim do Comando da Aeronáutica n° 171** de 24 SET de 2019.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. MCA 36-8 – Perfil Profissional dos Oficiais da Aeronáutica - PPOA - Volume I - QOAV, QOINT E QOINF. **Boletim do Comando da Aeronáutica n° 158** de 26 AGO de 2021. Brasília – DF, 2021

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. ICA 37-897 – Normas Reguladoras para os Cursos de Formação de Oficiais da Academia da Força Aérea. **Boletim do Comando da Aeronáutica n° 03** de 04 JAN de 2024. Brasília – DF, 2024a.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. ICA 37-863 – Projeto Pedagógico de Curso Para o Curso de Formação de Oficiais Aviadores. **Boletim do Comando da Aeronáutica n° 027** de 29 JAN de 2024. Brasília – DF, 2024b.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Academia da Força Aérea. Manual do Cadete da Aeronáutica. **Boletim Interno Ostensivo n° 052** de 18 MAR de 2024, Pirassununga – SP, 2024c.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Academia da Força Aérea. NPA 144 - CCAER. Treinamentos de Prontidão Militar para o CCAER. **Boletim Interno Ostensivo n° 128** de 11 JUL de 2024, Pirassununga, 2024d.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Academia da Força Aérea. Programa de Instrução e Manutenção Operacional. Manual de Instrução de Voo T-27M. 3ª Edição, 2024. **Boletim Interno Ostensivo n° 06** de 09 JAN de 2025, Pirassununga – SP, 2025.

CLARK, G., ADAM J. Processes Contributing to the Maintenance of Flying Phobia: A Narrative Review. **Frontiers in Psychology**, v. 7, 2016. DOI: 10.3389/fpsyg.2016.00754

FAN, J.; CHENG, Y.; TANG, M. The mediating role of ego depletion in the relationship between state anxiety and academic procrastination among. **University students**. *Sci Rep* 14, 15568, 2024. <https://doi.org/10.1038/s41598-024-66293-6>

FREUD, Sigmund. O ego e o Id. In: FREUD, Sigmund. **O ego e o Id e outros trabalhos (1923–1925)**. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud. Volume XIX. Rio de Janeiro: Imago, Pg. 15–80, 2006.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6a ed. São Paulo: Atlas, 192 p. 2017.

INZLICHT, M.; SCHMEICHEL, B. J. What is ego depletion? Toward a mechanistic revision of the resource model of self-control. **Perspectives on Psychological Science**, v. 7, n. 5, p. 450-463, set. 2012. DOI: 10.1177/1745691612454134.

JAPIASSÚ, H.; MARCONDES, D. **Dicionário Básico de Filosofia**. 1ª edição, p. 29, São Paulo, Zahar, 2001.

KAHNEMAN, D. 2011. **Rápido e Devagar**. Tradução de Cássio de Arantes Leite. Rio de Janeiro, Objetiva, 2012.

KAHNEMAN, D. Biographical. **NobelPrize.org**, 2025. Nobel Prize Outreach 2025 Disponível em: <<https://www.nobelprize.org/prizes/economic-sciences/2002/kahneman/biographical/>>. Acesso em: 23 jun. 2025

KIERKEGAARD, S. **O Desespero Humano**. Tradução de Adolfo Casais Monteiro. São Paulo, Editora Unesp, 2010.

KILLGORE, W. D. S. Effects of sleep deprivation on cognition. **Progress in Brain Research**, [S.l.], v. 185, p. 105-129, 2010. DOI: 10.1016/B978-0-444-53702-7.00007-5.

LIPP, M.E.N.; MALAGRIS, L.E.N. **O stress emocional e seu tratamento**. In: RANGÉ, B. **Psicoterapias cognitivo-comportamentais: um diálogo com a psiquiatria**. Porto Alegre: Artmed, 2001.

MARANGES, H.; BAUMEISTER, R. **Self-Control and Ego Depletion**, 2016.

NINDL, B. C.; et al. Perspectives on resilience for military readiness and preparedness: Report of an international military physiology roundtable. **Journal of Science and Medicine in Sport** 21, 1116-1124, 2018.

RACHELS, J. Active and passive euthanasia. **New England Journal of Medicine**, v. 292, n. 2, p. 78-80, 9 jan. 1975. DOI: 10.1056/NEJM197501092920206.

SCHOPENHAUER, A. **Sobre o livre-arbítrio**. Tradução de Lohengrin de Oliveira. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2012.

SIMON, H. Theories of bounded rationality. In: MCGUIRE, C. B.; RADNER, R. (Ed.). **Decision and Organization**, p. 161–176 Amsterdam: North-Holland Publishing Company, 1972.

TANGNEY, J.; BAUMEISTER, R.; BOONE, A. High self-control predicts good adjustment, less pathology, better grades, and interpersonal success. **Journal of Personality**, v. 72, n. 2, p. 271-324, abr. 2004. DOI: 10.1111/j.0022-3506.2004.00263.x.

UNITED STATES. Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. **Transportation Statistics Annual Report 2015**. Washington, D.C., 2015. Disponível em: https://web.archive.org/web/20181004145007/https://www.bts.gov/archive/publications/transportation_statistics_annual_report/2015/tables/ch6/table6_1. Acesso em: 28 jun. 2025.

VOHS, K.; BAUMEISTER, R. Understanding self-regulation: An introduction. In: BAUMEISTER, R. F.; VOHS, K. D. (Eds.). **Handbook of self-regulation: Research, Theory, and Applications**. New York: The Guilford Press, p. 1-9, 2004.

VOHS, K.; BAUMEISTER, R.; SCHMEICHEL, B.; TWENGE, J.; NELSON, N.; TICE, D. Making choices impairs subsequent self-control: A limited-resource account of decision making, self-regulation, and active initiative. **Journal of Personality and Social Psychology**, v. 94, n. 5, p. 883-898, 2008. DOI: 10.1037/0022-3514.94.5.883.

VONASCH, A. J.; VOHS, K. D.; POCHEPTSOVA GHOSH, A.; BAUMEISTER, R. F. Ego depletion induces mental passivity: Behavioral effects beyond impulse control. **Motivation Science**, 3(4), 321–336, 2017. DOI: 10.1037/mot0000058.