

Fernanda de Mello Macedo



**DESEJABILIDADE SOCIAL NA AVALIAÇÃO DA
PERSONALIDADE *HIGH* E *LOW STAKES* NO CONTEXTO DO
TRÂNSITO**

CAMPINAS
2020

Fernanda de Mello Macedo

**DESEJABILIDADE SOCIAL NA AVALIAÇÃO DA
PERSONALIDADE *HIGH E LOW STAKES* NO CONTEXTO DO
TRÂNSITO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Psicologia da Universidade São Francisco, Área de Concentração - Avaliação Psicológica, para obtenção do título de Mestre.

ORIENTADOR: PROF. DR. FELIPE VALENTINI

CAMPINAS
2020

157.932
M121d

Macedo, Fernanda de Mello
Desejabilidade social na avaliação da personalidade high
e low stakes no contexto do trânsito / Fernanda de Mello
Macedo. – Campinas, 2020.
68 p.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação
Stricto Sensu em Psicologia da Universidade São
Francisco.

Orientação de: Felipe Valentini.

1. Personalidade. 2. Viés do teste. 3. Big Five.
4. Avaliação psicológica. 5. Medidas de personalidade.
I. Valentini, Felipe. II. Título.

Resumo

Macedo, FM. (2020). *Desejabilidade social na avaliação da personalidade high e low Stakes no contexto do trânsito*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia, Universidade São Francisco, Campinas.

A presença de desejabilidade social nas respostas obtidas em instrumentos de personalidade pode alterar a avaliação de detalhes importantes do sujeito que poderão ser decisivos na obtenção ou não da carteira de habilitação. Controlar e estimar esse efeito de viés pode aumentar a validade dos escores. Partindo dessa premissa, o presente estudo objetiva construir itens para controle do viés de desejabilidade social no *Big Five Inventory 2* (BFI-2). Para isso, os itens construídos foram submetidos à avaliação de juízes, bem como utilizados para avaliar 290 pessoas do interior de São Paulo, sendo 158 mulheres (54,4%) e 132 homens (45,5%), maiores de 18 anos, com idades variando entre 20 e 69 anos (média = 27,2; SD = 9,7), com ensino médio concluído ou em curso (99 indivíduos), e ensino superior (191 indivíduos). Eles foram divididos entre três grupos, sendo dois *high stakes* compostos por participantes que almejam renovar a CNH e conquistar a primeira habilitação; e um *low stake*, de estudantes universitários. As análises foram realizadas por meio de Modelagem por Equações Estruturais, utilizando-se o modelo com três fatores de personalidade sem controle de DS, bem como modelo *bifactor* com três fatores de personalidade específicas e uma dimensão geral e modelo *bifactor* com parâmetros restritos. Os parâmetros dos modelos foram estimados por meio de *Weighted Least Squares Means and Variance Adjusted* (WLSMV), com auxílio do *software* MPlus. Como resultados, foi evidenciado que a maioria dos itens apresentou cargas fatoriais acima de 0,30 nos três modelos. O grupo de primeira habilitação apresentou mais desejabilidade social em relação ao grupo de universitários, com média de 1,29 no modelo bifactor e 1,02 no bifactor com restrições, mas, inferior ao grupo de renovação. Este, por sua vez, apresentou maior desejabilidade em relação aos demais grupos ($M=1,46$ bifactor e 1,57 bifactor restrições). Portanto, foi possível evidenciar maior desejabilidade social dentre os grupos *high stakes* quando comparado ao *low stake*, corroborando as hipóteses levantadas.

Palavras-chave: viés de resposta; *big five*; tráfego; manipulação experimental de itens.

Abstract

Macedo, FM. (2020). *Social desirability in assessing high and low stakes personality in the context of traffic*. Master's Thesis, Post-Graduate Studies in Psychology, University San Francisco, Campinas, São Paulo.

The presence of social desirability in the responses obtained in personality instruments can alter the evaluation of important details of the subject that may be decisive in obtaining or not obtaining a driver's license. Controlling and estimating this bias effect can increase the validity of the scores. Based on this premise, the present study aims to build items to control the bias of social desirability in the Big Five Inventory 2 (BFI-2). For this, the constructed items were submitted to the evaluation of expertese, as well as used to evaluate 290 people from the interior of São Paulo, 158 women (54.4%) and 132 men (45.5%), over 18 years old, with ages varying between 20 and 69 years (mean = 27.2; SD = 9.7), with high school completed or in course (99 individuals), and higher education (191 individuals). They were divided into three groups, with two high stakes made up of participants who aim to renew the CNH and earn their first license; and a low stake (college students). The analyzes were performed using Structural Equation Modeling, using the model with three personality factors without DS control, as well as the bifactor model with three specific personality factors and a general dimension and bifactor model with restricted parameters. The model parameters were estimated using Weighted Least Squares Means and Variance Adjusted (WLSMV), with the aid of the MPlus software. As a result, it was evidenced that most items presented factorial loads above 0.30 in the three models. The first qualification group showed more social desirability in relation to the group of university students, with an average of 1.29 in the bifactor model and 1.02 in the bifactor with restrictions, but lower than the renovation group. This, in turn, showed greater desirability in relation to the other groups (M = 1.46 bifactor and 1.57 restrictions bifactor). Therefore, it was possible to evidence a higher index of social desirability among the high stakes groups when compared to the low stake, corroborating the hypotheses raised.

Keywords: response bias; big five; traffic; experimental item handling.

Sumário

Resumo.....	iii
Abstract.....	iv
Lista de figuras.....	vi
Introdução.....	1
Método.....	25
Estudo 1 - Construção de itens para controle de desejabilidade social	25
PARTICIPANTES	27
PROCEDIMENTOS E ANÁLISE DE DADOS	27
Estudo 2 - Avaliação da desejabilidade social por meio das frases manipuladas do BFI-2.....	27
PARTICIPANTES	27
INSTRUMENTOS	28
PROCEDIMENTOS.....	30
ANÁLISE DE DADOS.....	30
Resultados.....	32
Discussão.....	41
Conclusão.....	44
Referências.....	45
Apêndice A - Construção de itens para controle de desejabilidade social	61
Apêndice B - Questionário Sociodemográfico	62
Apêndice C - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....	63
Anexo 1 – Big Five Inventory – BFI-2.....	66
Anexo 2 - Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa.....	68

Lista de figuras

Figura 1. Exemplo de construção de blocos mediante estratégia de Peabody (1967)..... 23

Lista de tabelas

Tabela 1 Blocos referentes à dimensão Amabilidade	33
Tabela 2 Blocos referentes à dimensão Conscienciosidade	34
Tabela 3 Blocos referentes à dimensão Neuroticismo	35
Tabela 4 Índices de ajuste para os diferentes modelos	36
Tabela 5 Correlação entre os fatores AFC.....	37
Tabela 6 Análises fatoriais com e sem controle da desejabilidade social	38
Tabela 7 Diferenças entre as dimensões do <i>Big Five</i> e desejabilidade social em relação às situações de testagem.....	39

Introdução

A personalidade pode ser compreendida por padrões de comportamento e atitudes peculiares e pertencentes a cada indivíduo, tornando-o único em meio às demais pessoas da sociedade (Rebollo & Harris, 2006), cujos traços de personalidade podem variar em função da idade o gênero (Carvalho, Nunes, Primi, & Silva Nunes, 2012). Há diversas propostas para entender a personalidade a partir de estruturas fatoriais. A primeira traz Cattell (1946, 1966) como um de seus precursores, com a utilização de análise fatorial para atingir um conjunto consistente de itens capaz de medir objetivamente a personalidade, por meio do modelo Dezesesseis Fatores de Personalidade. Allport (1937, 1961), entretanto, contribuiu para o conceito de traço de personalidade, que consiste em predisposições a responder igualmente ou de um modo semelhante a tipos diferentes de estímulos (Schultz & Schultz, 2002).

Além das supracitadas, há também outras perspectivas como a de Eysenck e Eysenck (1987), por exemplo, que compreendem a personalidade como uma hierarquia de traços que se caracterizam por tendências que constituem formas de se comportar em momentos distintos. Sánchez Bernardos e Dolores Ávia (1995), por sua vez, que apresentam uma visão caracterizada pela ênfase nos aspectos estruturais da personalidade, compreendendo um sistema de natureza intrapsíquica que inclui tanto processo geral consciente quanto inconsciente.

O modelo dos Cinco Grandes Fatores – CGF, advindo desse conjunto de pesquisas sobre personalidade, também conhecido como *Big Five*, é um dos mais estudados e citados na literatura atual não apenas da psicologia, mas também em diversas áreas de conhecimento (Costa & McCrae, 1995; John, Naumann, & Soto, 2011; McCrae & Costa, 2011). Esse modelo descreve cinco grandes dimensões comuns aos seres humanos, sendo entendido que a personalidade é capaz de refletir diferenças nas esferas emocional, interpessoal, atitudinal e motivacional dos

indivíduos (McCrae & John, 1992). McAdams (1992) considera que os cinco fatores possuem as informações mais importantes e desejáveis de se observar nas pessoas com quem haverá interação. Ou seja, as pessoas procuram umas nas outras, informações relacionadas aos cinco fatores ao tentar determinar se um indivíduo é ativo e dominante ou passivo e submisso; amigável ou distante; socialmente agradável ou desagradável; louco ou estável; negligente ou responsável; desinteressado ou aberto a novas experiências (Goldberg, 1981).

O *Big Five* é considerado uma forma simples de descrever as características desse construto e apresenta-se como um modelo robusto, replicável em culturas distintas e abrange os elementos necessários para avaliar as diferenças individuais, sendo atualmente utilizado como uma versão moderna da Teoria de Traço. Por meio do modelo fatorial da personalidade, com base nos cinco fatores, a pesquisa sobre esse tema ganhou destaque a partir da determinação de um consenso sobre sua estrutura. O modelo *Big Five* apresenta-se importante, pois pode ser aplicado em diversas amostras, por meio de diversas fontes de informação, tais como auto avaliação, avaliação por pares e avaliações clínicas, por exemplo, sendo adequado em todas as utilizações (Prinzie, Dekovic, Reijntjes, Stams & Belsky, 2009). Nesse modelo, a estrutura da personalidade é organizada nas dimensões Extroversão, Amabilidade (ou Sociabilidade), Neuroticismo, Conscienciosidade (ou Realização) e Abertura (Goldberg, 1992).

A dimensão Extroversão engloba a quantidade e intensidade das interações interpessoais preferidas, bem como a necessidade de estimulação e capacidade de alegrar-se (Nunes & Hutz, 2002). Ela relaciona-se à tendência de comunicação, assertividade e interação social. Assim sendo, entusiasmo, boa sociabilidade e eloquência caracterizam pessoas extrovertidas, enquanto o polo baixo do construto revela pessoas reservadas e quietas (Friedman & Schustack, 2004).

Por sua vez, características como altruísmo, empatia, tendência à cooperação e bondade (Howard & Howard, 1995) são comuns na dimensão Amabilidade, visto que se refere aos tipos

de interações pessoais que se estendem da compaixão ao antagonismo, ao longo de um contínuo. É uma dimensão capaz de refletir a atenção às necessidades, desejos e sentimentos de outrem. Seus níveis elevados revelam tendências generosas, prestativas e altruístas (Hutz et al., 1998), enquanto baixos níveis indicam pessoas cínicas, com tendências manipuladoras e vingativas.

O Neuroticismo refere-se a um traço de personalidade presente em pessoas que experimentam sentimentos de forma negativa, visto que está relacionado à propensão de vivenciar com intensidade o sofrimento e a instabilidade emocional, tais como medo vergonha, nojo, culpa, raiva e tristeza. Ou seja, níveis altos dessa dimensão são capazes de identificar indivíduos propensos a sofrimentos psicológicos, tais como depressão, ansiedade, hostilidade, ideias irrealistas e baixo *coping* (Carvalho et al., 2012; Widiger, 2009). Conquanto, indivíduos que possuem um nível baixo em Neuroticismo são capazes de lidar com o estresse de forma calma e segura.

A dimensão Conscienciosidade retrata o grau de organização, persistência, controle e motivação do indivíduo para alcançar seus objetivos. Relaciona-se à capacidade de estabelecimento de metas, organização e planejamento para atingir as metas ora propostas. Sendo assim, pessoas conscienciosas tendem a serem organizadas, confiáveis, trabalhadoras, decididas, ambiciosas e perseverantes, enquanto o polo baixo do construto revela pessoas desorganizadas, desmotivadas e menos comprometidas e responsáveis (Hutz et al., 1998).

Por fim, a Abertura à Experiência é descrita por McCrae e Sutin (2009) como a disponibilidade de uma pessoa para explorar e vivenciar o desconhecido, ou seja, está relacionada à abertura dos indivíduos para novas experiências, atividades diferenciadas e ideias pouco convencionais. Portanto, indivíduos com escores altos nesta dimensão são curiosos, imaginativos e criativos, sendo o contrário pessoas conservadoras, convencionais e rígidas.

Cabe enfatizar que as dimensões do *Big Five* são estruturadas em eixos, desde baixos a altos níveis do traço de personalidade, sendo que todas as pessoas, teoricamente, podem ser avaliadas nestes eixos. Ou seja, os eixos não apresentam características dicotômicas, que as pessoas teriam ou não, mas sim características nas quais as pessoas variam na intensidade (Costa & McCrae, 1995).

Para mensurar os fatores do *Big Five*, é usual que a Psicologia se utilize de instrumentos de autorrelato, visto que permitem aos participantes fornecer informações e detalhes de si mesmos sobre traços comportamentais de características pessoais (Gouveia, Guerra, Sousa, Santos & Costa, 2009). O autorrelato é uma medida que tem sido de ampla utilização em diferentes contextos. Isso se deve, principalmente, pelo fato de haver evidências empíricas que demonstram que esses tipos de medidas exibem relações positivas com critérios de desempenho (Barrick & Mount 1991; Hertz & Donovan 2000), bem como podem fornecer validade incremental em prever esse desempenho por meio de teste de capacidade cognitiva e centros de avaliação (Day & Silverman 1989).

Essa categoria de instrumentos possibilita que o avaliado passe por quatro diferentes etapas avaliativas, sendo elas compreensão, recuperação, julgamento e resposta, ampliando o escopo de respostas e análises acerca do que é evidenciado pelo indivíduo, uma vez que grande quantidade de dados pode ser coletada e analisada em tempo e custo reduzidos (Lajunen & Summala, 2003). No que concerne às etapas supracitadas, a primeira corresponde à compreensão, em que se deve entender o que o item afirma. A segunda é denominada recuperação, necessário recorrer à memória para buscar fatos que tenham relação com o conteúdo do item. Seguidamente a essas duas etapas, ocorre o julgamento, cujo sujeito faz uma avaliação para julgar o quanto esses conteúdos se relacionam e, por fim, na etapa de resposta, deve-se selecionar a categoria que mais se aproxima do próprio julgamento (Tourangeau, Rips, & Rasinski, 2000). É nesta última

fase, que o indivíduo avalia o quanto sua resposta poderá trazer ganhos ou prejuízos e se o traço que está sendo avaliado é bem ou mal visto pela cultura em que vive. Nesse momento, o indivíduo julga o quanto vale a pena ser honesto e leal, se a avaliação permite que essa manipulação seja feita, bem como o grau de dificuldade de execução e se é capaz de modificar a resposta de forma eficaz (Ellingson, 2012).

Portanto, apesar dos benefícios do autorrelato, alguns pesquisadores e profissionais relutam em aceitar esse tipo de teste como um válido em meios de seleção, seja de funcionários para uma empresa ou de pessoas aptas à condução de veículos terrestres, aquáticos ou aéreos, devido a preocupações com a falsificação de candidatos (Hough & Oswald 2008). Considera-se falsificação situações em que os candidatos distorcem suas respostas a medidas de autorrelato, presumivelmente como um meio de fazer com que pareçam mais qualificados para o fim ao qual se destinam (aquisição de permissão de direção ou de um cargo em determinada empresa, por exemplo). Organizações que se utilizam desse tipo de instrumento para classificação de pessoas podem adotar medidas errôneas, se baseadas em informações enviesadas dos candidatos (Morgeson et al. 2007).

É importante salientar que o processamento dessas informações adquiridas pelo avaliado, por meio de autorrelato, pode se dar de maneira consciente ou não (Paulhus, 1984). Na primeira hipótese, o sujeito conduz suas respostas de forma a apresentar-se de maneira positiva, por meio da adulteração intencional da resposta, sendo altamente influenciado por circunstâncias nas quais a demanda por auto apresentações positivas é alta (Ellingson, Sackett, & Hough, 1999; Meston, Heiman, Trapnell, & Paulhus, 1998; Paulhus, 1991). Já na tentativa inconsciente a pessoa ilude a si mesma ao acreditar que suas respostas são indicativas de sua personalidade real, presumindo ter altos níveis de características consideradas desejáveis (Schwartz, Verkasalo, Antonovsky, & Sagiv, 1997).

Além da obtenção de informações sobre traços comportamentais de características pessoais, o uso dos instrumentos também pode ser classificado conforme a consequência que irá trazer para o avaliado. Ou seja, se um teste que trará pelo menos algum resultado significativo ou consequência para o sujeito, a testagem é considerada de *high stake* (alto risco), pois o sujeito depende da pontuação do exame para atingir certa finalidade. Em contrapartida, um teste que não apresenta consequências significativas é denominado *low stake* (baixo risco), o que faz com que o sujeito em situação de testagem não seja altamente motivado para dar o melhor de si (Cole & Osterlind, 2008). Logo, entender os efeitos que um instrumento de autorrelato pode produzir no avaliado é de grande valia na classificação do questionário quanto à definição *high* ou *low stakes* (DeCesare, 2002; Goertz & Duffy, 2003).

Os termos *high e low stakes* também estão associados ao nível de pressão do processo avaliativo. Tal pressão está associada ao tipo ou a seriedade das consequências, visto que essas podem variar de acordo com o contexto e intenção associada a elas (Brooke, Amália, & Cunha, 2011). Portanto, para qualquer tipo de avaliação, existe a possibilidade de agregar consequências de maior ou menor impacto na vida de quem está sendo avaliado. O contexto do trânsito, por exemplo, classifica-se como *high stake*, devido às consequências que a avaliação proporcionará aos indivíduos.

Muito do que se sabe sobre o comportamento humano vem de medidas de autorrelato, porém a natureza destes instrumentos torna-os particularmente propícios à ocorrência de diferentes tipos de viés de resposta. O viés de resposta caracteriza-se por um conjunto de resposta advindo de uma reação temporária ou demanda situacional, como divulgação pública esperada ou pressão imposta por tempo, ou também advindo de efeitos de contexto, traduzindo um estilo de resposta caso ocorra de maneira consistente ao longo do tempo por um indivíduo (Antunes, 2016; Paulhus, 1991).

O conceito de resposta enviesada está associado, portanto, à tendência de responder às escalas com base em características pessoais para além do construto psicológico, correspondendo à distorção de resposta (a partir da resposta correta, honesta e precisa) a entrevistas, pesquisas ou questionários (Furnham, 1986). Isso pode ocorrer tanto pela natureza da questão, quanto por motivos específicos dos respondentes (Kalton & Schuman, 1982). Por exemplo, uma pessoa com grande tendência a concordar (viés de aquiescência), pode endossar categorias altas dos itens a despeito de um eventual baixo nível do construto psicológico. Ou seja, padrões de resposta aquiescentes podem ser visualizados por maior repetição do endosso da categoria “concordo fortemente”, para itens do tipo Likert, ainda que os conteúdos descritivos sejam opostos, visto à tendência de responder positivamente aos itens (Billiet & McClendon, 2000).

Além do viés de aquiescência, o viés de resposta pode ser categorizado pela tendência à escolha de opostos extremos (por exemplo, 1 e 7 em uma escala de sete pontos), ou até mesmo por uma resposta socialmente desejável, na qual o examinando tende a se apresentar de maneira socialmente aceitável, conforme a cultura e o meio ao qual pertence (Furnham, 1986). É importante considerar também que, às vezes, respostas extremas podem representar opiniões extremas e não viés de resposta, no entanto, é mais evidente que representem comportamentos extremos (Schuman & Presser, 1981).

Essa tendência à modificação das respostas por parte do indivíduo torna passível à ocorrência de viés em todos os tipos de medidas de autorrelato e pode conduzir o avaliador a resultados enganosos. Além disso, quando não controlado, pode tanto comprometer a interpretação da estrutura interna do instrumento quanto resultar na estimação de um fator espúrio e não associado ao conteúdo descritivo dos itens (Billiet & McClendon, 2000; Danner et al., 2015; Maydeu-Olivares & Coffman, 2006; Rammstedt & Farmer, 2013), mascarando relações verdadeiras ou produzindo relações hipotéticas entre variáveis (Ganster, Hennessey & Luthans,

1983). Tendo em vista essa possibilidade de viés, conjectura-se que as respostas das escalas de avaliação da personalidade estão sujeitas ao enviesamento, posto que o indivíduo pode julgar-se socialmente melhor, para que possa se enquadrar ou se destacar positivamente frente à sociedade (Crowne & Marlowe, 1960; Paulhus, 1991).

De maneira geral, o enviesamento de respostas pode ser definido como uma tendência sistemática de resposta incoerente com o conteúdo específico do item e com o construto que ele pretende mensurar. As respostas podem ocorrer de forma enviesada conforme comportamento dos sujeitos, atitudes e traços de personalidade, a depender das características pessoais, dos instrumentos avaliativos bem como do contexto em que estão aplicados (Paulhus, 1991; Wetzel, Böhnke, & Brown, 2016). Portanto, quando o propósito ao qual o questionário é direcionado tem consequência direta na vida do sujeito, por exemplo, há a tendência de viés (Eysenck & Eysenck, 1976; Jackson & Messick, 1958; Uziel, 2010, 2014).

No que concerne à desejabilidade social, esta pode ser ocasionada mediante a exposição da pessoa a pressões ou por características pessoais. Denomina-se resposta socialmente desejável quando o avaliado demonstra, em situações de testagem psicológica, que possui algum aspecto valorizado pela sociedade, ainda que não apresente tal característica. Isso acontece pelo fato de as pessoas serem movidas pela aprovação social, interferindo na interação umas com as outras e se preocupando com o reconhecimento diante dos demais (Costa & Hauck, 2017).

Ela caracteriza-se pela tentativa, consciente ou inconsciente, de manipular a verdade do avaliador com a intenção de criar uma impressão específica (Edwards, 1953; Paulhus, 2011; Peabody, 1967). Sendo assim, pode ser identificada como um impulso ou necessidade do avaliado em ser socialmente aceito e depende do contexto interpessoal no qual a avaliação é feita. Portanto, pode estar presente em avaliações psicológicas e causar vieses de resposta. Paulhus (1984, 1986) sugeriu que esse tipo de viés pode ser separado em dois processos: o gerenciamento

de impressões e o aprimoramento auto-enganoso. No primeiro caso, há uma adaptação proposital de respostas para causar boa impressão. No segundo caso, o viés ocorre de maneira inconsciente.

Vale salientar que o domínio do comportamento a ser avaliado pode sofrer maior ou menor desejabilidade social conforme o desejo despertado ao responder à questão. Nesse sentido, uma pessoa que possua uma grande quantidade de um atributo desejável, tende a apresentar menos viés quando comparada àquela que necessite passar uma boa impressão em relação ao domínio a ser respondido (McFarland & Ryan, 2000). É importante destacar que, apesar da literatura trazer questionamentos acerca da desejabilidade social ser um traço de personalidade ou uma estratégia situacional, análises recentes a tem atribuído mais à variância de traço a condições situacionais (Crutzen & Göritz, 2010), baseado na necessidade de aprovação do sujeito a partir de uma tendência a relatórios exagerados de respostas que são socialmente desejáveis e sub-relatos daquelas respostas que são consideradas socialmente menos desejáveis ou indesejáveis (Grimm, 2010).

Características de personalidade, comumente avaliadas socialmente, podem ser consideradas mais ou menos desejáveis conforme os traços culturais de cada região. Fator esse que pode influenciar, mesmo que indiretamente, nas avaliações de personalidade (Gouveia et al., 2009; Schmitt, Allik, McCrae, & Benet-Martínez, 2007). Esse tipo de resposta também pode ser classificada como uma predisposição presente nos sujeitos para atribuírem, a si próprios, atitudes ou comportamentos socialmente desejáveis e para rejeitarem em si mesmos a presença de atitudes ou comportamentos socialmente indesejáveis, oferecendo assim respostas enviesadas (Almiro, 2017; Crowne & Marlowe, 1960). Essa característica pode revelar-se a partir do falseamento das respostas ou de um possível abrandamento quanto à descrição de suas tendências comportamentais, sendo que pessoas com altos níveis de desejabilidade social tendem a ser mais

afetadas pelas opiniões de outrem, por estarem sempre em busca de aprovação (Vasconcellos et al., 2018).

Crenças, moral, religião, valores pessoais e os próprios traços de personalidade são, segundo o modelo de McFarland e Ryan (2000), fatores que podem levar os indivíduos a esse comportamento de manipulação. Desta maneira, aqueles que acreditam que a mentira é errada, por exemplo, tendem a manipular menos os questionários. O viés de resposta oriundo da desejabilidade social mostra-se incoerente com o que se pretende medir, uma vez que o avaliado pode responder a um instrumento de autorrelato de acordo com o que seja esperado socialmente, constituindo assim uma ameaça à objetividade e à validade das medidas (Almiro, 2017). Estima-se que a desejabilidade pode explicar entre 10% a 75% da variância de resposta dos avaliados (Nederhof, 1985), ou seja, do total de variabilidade das respostas observadas dos participantes, mais de 50% é explicada pela desejabilidade social em vez do construto latente. Situação essa que acaba por se tornar um grande desafio, podendo ser visto como um tópico essencial no que concerne à avaliação psicológica, uma vez que a informação fornecida pode ser enviesada, pelo fato de ser baseada na imagem que o indivíduo quer transmitir de si e nem sempre reflete seus reais traços (Paulhus, 1984). Portanto, o profissional deve atentar-se à manifestação da desejabilidade social, principalmente em contextos que predisõem a esse tipo de enviesamento (*high stake*). Para evitar e até mesmo controlar as consequências dessa possibilidade de modificação de resposta, é importante que haja bons instrumentos de controle disponíveis (Almiro, 2017).

Os desafios encontrados em avaliações psicológicas, no que concerne ao enviesamento de respostas, estão presentes em diversos setores, inclusive naqueles relacionados às avaliações periciais voltados para o contexto do trânsito. Isto devido ao fato do comportamento dos motoristas ser avaliado, muitas vezes, por questionários de autorrelato ou entrevistas. Vale

lembrar que diversos estudos psicológicos sociais evidenciaram tendências de respostas socialmente desejáveis em instrumentos de autorrelato de personalidade, comportamento e atitudes, revelando imprecisão, em certo grau, das avaliações utilizadas (Nederhof, 1985; Paulhus, 1991). O que pode ser nocivo à sociedade, uma vez que a influência da desejabilidade social nas avaliações periciais pode garantir o direito à condução de um cidadão inapto a tê-lo. Haja vista a possibilidade de uma associação positiva entre as características psíquicas, tais como agressividade, hostilidade, ausência de normas, impulsividade, raiva, estresse e tendência em assumir riscos, com comportamentos de condução perigosa (Barbosa, 2018; Mognon & Rueda, 2016). Comportamentos estes que podem ser identificados como violação das regras e infração das leis de trânsito, não utilização adequada dos equipamentos de segurança, dentre outros, cujas condutas podem advir de causas humanas diretas ou indiretas.

Nas causas diretas destacam-se excesso de velocidade, realização intencional de colisão (em casos de tentativas de suicídio) e técnicas inadequadas de direção, bem como condições e estados emocionais, a saber, raiva, estresse e angústia, por exemplo (Treat, Tumbas, McDonald, & Hume, 1979). Já as causas indiretas, que afetam negativamente o nível de processos básicos do motorista, podem ser consideradas como sono, fadiga, embriaguez e até mesmo sinalização inadequada (Rozestraten, 1988).

Infrações, violações e comportamentos de risco no trânsito têm se tornado cada vez mais comuns (Mognon & Rueda, 2016). Os índices de acidentes no trânsito, nos últimos anos, aparecem como um problema de saúde pública em vários países do mundo. Dados mundiais explicitam que aproximadamente 3.500 pessoas morrem todos os dias devido a acidentes de trânsito e (aproximadamente 1.800.000 óbitos anuais), se não houver modificações nesse cenário, projeções para 2030 apontam para 2.400.000 óbitos anuais (Bhalla et al., 2014).

Tais números podem ser atribuídos às atitudes adotadas pelos motoristas, tais quais excesso de velocidade, ultrapassagem proibida, desrespeito à sinalização, por exemplo, que intensificam a ocorrência de acidentes e violência no tráfego, bem como proporcionam muitos efeitos negativos nos âmbitos político, social, econômico e de saúde (Bôas & Silva, 2015; Franz & Vieira, 2012). Dados estes que podem ser confirmados pela comunidade científica, que indicam que o fator humano contribui para grande parte dos índices de acidentalidade ligados ao trânsito (Hoffmann & González, 2003).

O alto índice de mortos e feridos em vias públicas brasileiras é quadro que merece atenção da sociedade atual. Dados do Ministério da Saúde demonstram que no ano de 2017 houve mais de 35,3 mil mortes decorrentes de acidentes de trânsito, o que coloca o Brasil em quinto lugar entre os países que apresentam os maiores índices de vítimas de trânsito (Ministério da Saúde, 2019).

Ao considerar essa realidade, há a necessidade de adotar medidas que sejam capazes de minimizar a possibilidade de danos causados devido a acidentes de trânsito. Dessa forma, avaliações que permitam a identificação da personalidade do condutor com maior fidedignidade, por meio do controle de desejabilidade social, podem melhorar o trânsito. Assim, para a realização de avaliação psicológica são necessários instrumentos válidos, precisos e que minimizem a ocorrência de vieses de resposta. Portanto, o controle da desejabilidade social em avaliação de personalidade nessa conjectura pode contribuir para a amenização dos acidentes gerados no tráfego brasileiro.

Considerando as repercussões geradas no Brasil com a intensificação de violência no trânsito e acidentes rodoviários (Bôas & Silva, 2015), os segmentos políticos desenvolveram e implementaram medidas para minimizar os danos causados, ao buscar reduzir o acesso ao volante de pessoas consideradas propensas a se envolver em acidentes de trânsito (Cristo-Silva &

Günther, 2009). Nesse sentido, um dos passos importantes foi à inserção da Psicologia nesse contexto, por meio do reconhecimento dessa área como profissão, bem como do desenvolvimento da Psicologia do Trânsito (Aparecida & Antunes, 2012; Cristo-Silva, 2012).

A Psicologia do Trânsito é considerada uma área da ciência destinada a estudar os comportamentos das pessoas no trânsito bem como os fatores humanos externos e internos, conscientes ou não que os possam provocar ou alterar (Rozestraten, 1988). Ela teve suas bases legais implantadas em 1941 por meio do primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei nº 3.651, 1941), mesmo decênio em que se percebeu no Brasil a expansão nos ramos da indústria automotiva e transporte (Antipoff, 1956; Cristo-Silva & Günther, 2009). Além disso, esse campo da ciência configurou-se como uma das primeiras áreas de atuação do psicólogo (Cristo-Silva, 2012).

Seguidamente, foi instituído no setor de transporte brasileiro, entre as décadas de 60 e 70, o segundo Código Nacional de Trânsito no Brasil (Lei nº 5.108, 1966), que culminou na criação dos Departamentos de Trânsito – DETRANs como parte desse sistema (Cristo-Silva, 2011; Cristo-Silva & Günther, 2009). Vale salientar que os DETRANs são órgãos pertencentes ao Poder Executivo Estadual e responsáveis pela fiscalização do trânsito de veículos terrestres, cada qual em sua própria jurisdição. Além disso, houve também a inserção, nesse segmento, de serviços de avaliação pericial exercidos por psicólogos para a realização do processo de habilitação dentro dos DETRANs (Cristo-Silva, 2011). Serviços estes, considerados de extrema importância na investigação de características psíquicas dos candidatos à obtenção, renovação ou mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, podendo identificar comportamentos de risco que sejam capazes de influenciar no envolvimento em acidentes de trânsito (Silva, 2018).

Isto posto, os serviços de avaliação psicológica pericial para o trânsito tornam-se essenciais para a compreensão do perfil dos candidatos, pois possuem como objetivo promover e facilitar ações que contribuam para a segurança e eficácia de motoristas e pedestres (Lim, Sayed, & Navin, 2004), ao realizar a prevenção e redução das chances de um motorista se expor a situações de perigo, podendo, inclusive, envolver outras pessoas (Lamounier & Rueda, 2005). Esses serviços são efetuados por meio de avaliações psicológicas direcionadas, visto que essas podem ser compreendidas como um processo de investigação por meio de coletas e interpretações de dados que possibilita ao profissional acessar características relevantes do avaliado (Noronha et al., 2013), ao expô-lo a situações hipotéticas que versem sobre reações/decisões adequadas às situações no trânsito, tempo de reação, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a decisões ou comportamentos adequados (Conselho Federal de Psicologia, Resolução nº1, 2019).

Em suas amplas possibilidades de escolha para os procedimentos a serem utilizados encontram-se os testes psicológicos que podem ser definidos como instrumentos padronizados que buscam fornecer amostras do comportamento com o objetivo de descrever e/ou mensurar processos psicológicos (*American Educational Research Association*, 1985, 1999; Carvalho & Ambiel, 2017). Estes são de uso exclusivo do psicólogo (Godoy & Noronha, 2005) que, por sua vez, deve estar capacitado para escolher o instrumento ideal para cada tipo de avaliação.

O principal critério que deve guiar o profissional na escolha do teste psicológico refere-se ao construto que se pretende avaliar, tendo a clareza do que se deseja mensurar (*American Educational Research Association*, 1985, 1999; Carvalho & Ambiel, 2017). Segundo a resolução que institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito (Conselho Federal de Psicologia, Resolução nº1, 2019), tem-se que:

§ 1º A perícia psicológica é uma avaliação psicológica direcionada a responder demanda legal específica. É um processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos – reconhecidas pela Psicologia. No contexto do trânsito, ela deve ser realizada por psicóloga(o) qualificada(o) no assunto;

§ 2º As(Os) candidatas(os) à Carteira Nacional de Habilitação e condutoras(es) de veículos automotores deverão ser avaliadas(os): I – quanto aos aspectos cognitivos; II – quanto ao juízo crítico/comportamento; III – quanto aos traços de personalidade. (Conselho Federal de Psicologia, Resolução nº1, 2019).

O psicólogo deve certificar-se que o material utilizado possui estimativa de parâmetros psicométricos necessários para sua utilização, como evidências de validade e precisão, sendo a primeira consistência dos dados, o grau em que o teste avalia de fato o que pretende medir; enquanto a segunda é a consistência dos resultados obtidos, ou seja, menor possibilidade de falsos positivos e/ou negativos (Urbina, 2007). Faz-se necessário considerar que a eficácia do teste está diretamente relacionada à disponibilidade de informação fundamentada teoricamente na literatura sobre o modo de interpretá-lo (Primi, 2005). Desta forma, é necessária uma justificativa pelo psicólogo por meio de bases teóricas e empíricas sobre a escolha do teste utilizado, bem como da adequação do uso dos escores, para que possam realizar inferências válidas sobre o comportamento dos entrevistados em ambiente externo ao de testagem (Crocker & Algina, 1986).

No contexto do trânsito, segundo o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503, 1997), o processo de avaliação psicológica consiste em uma etapa preliminar, obrigatória, eliminatória e complementar para todos os candidatos à obtenção da habilitação, assim como na renovação desse documento no caso dos motoristas que utilizam a condução de veículos como um meio para o exercício de atividade remunerada (Cristo-Silva & Alchieri, 2010). Esse

processo advém da necessidade de verificar as condições psicológicas mínimas dos indivíduos para dirigir (e.g. atenção, inteligência, personalidade) a fim de identificar se eles são capazes de dirigir sem perigo para a própria segurança e de terceiros (Cortes, 1952; Lamounier & Rueda, 2005). Conseqüentemente, validar instrumentos na avaliação de condutores é de suma importância, uma vez que a falta de estudos nesta área pode representar um risco na utilização de avaliações para este contexto.

Então, no que diz respeito à avaliação de personalidade no trânsito, o aprofundamento de pesquisas que envolvam esse construto faz-se necessário, uma vez que o trânsito é um dos espaços possíveis de convívio entre os cidadãos, ou seja, pode ser considerado um espaço social de trocas constantes (Barbosa, 2018), visto que o CTB (Lei nº 9.503, 1997, § 1º) descreve o trânsito como sendo “utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Portanto, ao considerar que instabilidade emocional, imaturidade, baixa tolerância a frustrações, impulsividade, agressividade, entre outros fatores negativos da personalidade, podem interferir diretamente na produção de infrações e conseqüentemente incidir no aumento de acidentes, a compreensão dessas variações na personalidade do indivíduo torna-se imprescindível para minimização de riscos (Brito, 2016).

Na literatura, já foram descritas várias pesquisas envolvendo personalidade e trânsito. Cremona (1986), por exemplo, traz em seu estudo que indivíduos com algum transtorno de personalidade apresentam uma chance seis vezes maior de cometer acidentes com veículos quando comparados a controles. Para Sabey e Staughton (1975), 79,5% dos acidentes de trânsito têm o fator humano como causa principal. Alchieri e Stroehrer (2002) também compactuam da ideia de que certas características de personalidade podem predispor condutores a acidentes no tráfego.

O envolvimento em situações de risco no trânsito geralmente está associado à hostilidade, conflitos familiares, instabilidade tensional, manifestações de excitabilidade e explosividade, inibição, emotividade e diminuição do tônus vital, dentre outras características já citadas anteriormente (McGuire, 1972; Mira, 1984). Não obstante, também foram encontradas altas correlações entre o ato de dirigir e comportamentos de irritabilidade dos motoristas, salientando a influência de sintomas afetivos dos motoristas enquanto dirigem (Johnson, 1997). Fernandez Seara (1978), ao estudar as relações entre acidentes e fatores de personalidade em uma amostra de 1237 motoristas, identificou que os que se envolveram por muitas vezes em acidentes apresentaram maior instabilidade, baixa adaptação, baixa inteligência e extrapunição.

Em um estudo que incluiu tanto motoristas envolvidos em acidentes de trânsito, quanto aqueles que nunca passaram por esse tipo de situação, viu-se que as características apresentadas pelo primeiro grupo foram de motoristas impulsivos, entusiásticos, tímidos, reservados, hesitantes, dependentes, sensíveis, apreensivos, depressivos, ansiosos e introvertidos. Em contrapartida, aqueles que nunca sofreram acidentes no trânsito foram caracterizados como moderados, prudentes, sérios, aventureiros, corajosos, espontâneos, inteligentes, confiantes, realistas e extrovertidos (Pestonjee, Singh & Singh, 1980).

Ao envolver as dimensões do *Big Five* e condução perigosa, Smith e Kirkham (1981) relacionaram violações e acidentes de trânsito ao estudar motoristas em idade universitária, por meio do *Maudsley Personality Inventory* (MPI) que avalia os traços de Neuroticismo. Em seus resultados, foram encontradas correlações positivas entre esse domínio e o envolvimento em acidentes e violações em normas de trânsito.

Outros estudos também evidenciaram o Neuroticismo, domínio que tem recebido destaque dentre os cinco fatores à medida que apresenta correlações positivas com condutas perigosas de indivíduos, com maior envolvimento em acidentes de trânsito, bem como maior quantidade de

infrações como exceder limite e dirigir embriagado, por exemplo (Dahlen & White, 2006; Jovanovic, Lipovac, Stanojevic, & Stanojevic, 2011). As evidências científicas expostas tendem a apontar para certos traços de personalidade como fatores consideráveis para melhor compreender o comportamento de risco de condutores.

Já foi evidenciado que motoristas que sentem maior necessidade de tensão, risco e aventura em suas vidas, com necessidade de emoção e sensações prazerosas são tendenciosos a violar regras de trânsito, por meio de excesso de velocidade, falta de cuidado ao realizar troca de faixa, bem como desrespeito à sinalização (Burns e Wilde, 1995). Todas essas pesquisas demonstram que a análise da personalidade no contexto do trânsito é uma vertente de estudo muito importante e necessária para compreender atitudes e comportamentos de risco dos cidadãos atrelados ao ato de conduzir.

Quanto à busca por estudos relacionados à desejabilidade social na avaliação da personalidade inserida no contexto do trânsito, foram realizadas pesquisas utilizando as bases de dados PePsic, Scielo, Lilacs e Google Scholar. Não foi especificada a data de busca, visto a pequena quantidade de artigos encontrados.

Os descritores utilizados para a busca, tanto na língua inglesa quanto em nossa língua pátria, foram: “*social desirability*”, “response biases”, “*socially desirable response*”, “*traffic*”, “*personality*”, “*behavior*” e “*drivers*”; com as seguintes traduções: “desejabilidade social”, “vieses de resposta”, “resposta socialmente desejável”, “trânsito”, “personalidade”, “comportamento” e “motoristas”. Não foi especificada restrição por título, sendo os descritores aplicados a todos os índices.

Entre os descritores “*social desirability*”, “*socially desirable response*”, “desejabilidade social”, “viés de resposta” e “resposta socialmente desejável” foram utilizados os operadores “OR” e “OU”, respectivamente. O mesmo ocorreu para os descritores “*personality*”,

“*behavior*”, “personalidade”, “comportamento”. O operador “AND” e “E” foi utilizado para adicionar à busca os descritores “*traffic*” e “trânsito”. Foram encontrados quatro artigos internacionais (Suécia, Finlândia, Nova Zelândia e Reino Unido) e quatro nacionais. Abaixo eles serão descritos detalhadamente.

Com relação aos estudos internacionais, já foi descrito por Af Wählberg (2010) que mesmo escalas psicométricas mais conhecidas e aceitas usadas atualmente na avaliação de motoristas, mostram-se suscetíveis ao viés da desejabilidade social. Entretanto, um estudo realizado com 47 candidatos a um curso de formação de instrutores de condução, em configuração pública; e com 54 alunos desse curso de treinamento, em ambiente privado, cujo objetivo foi investigar o quanto tendências de resposta socialmente desejáveis afetam autorrelatos de motoristas entrevistados por meio do *Driver Behavior Questionnaire* (DBQ). Como resultados, estudo mostrou que há menor frequência de comportamentos contrários ao esperado em ambientes públicos quando comparados aos dos privados. Ou seja, de forma geral, os achados relatam que o viés causado pela resposta socialmente desejável é relativamente pequeno nas respostas do DQB (Lajunen & Summala, 2003).

Sullman e Taylor (2010) utilizaram em suas pesquisas, além do DBQ, a *Driving and Riding Avoidance Scale* DRAS, uma escala que tem por objetivo avaliar diversos comportamentos de esquiva em relação a estar em um automóvel como passageiro ou motorista, além de uma medida de resposta socialmente desejável. Foram avaliados 228 alunos de graduação, no primeiro momento em sala de aula, e, dois meses depois, em seus respectivos lares. Não foi encontrada nenhuma diferença significativa no DBQ nos diferentes ambientes, porém, em dois dos itens de evitação geral da DRAS foram encontrados níveis mais altos de desejabilidade em ambiente público, demonstrando talvez o efeito da resposta socialmente desejável ao evitar a condução devido a preocupações ambientais ou práticas.

Cabe ressaltar que ambas as escalas utilizadas (QDB e DRAS) não se apresentam tão suscetíveis à desejabilidade social. Em contrapartida, Af Wählberg, Dorn e Kline (2010), ao analisarem o efeito da desejabilidade social em acidentes de trânsito registrados e autorrelatados, identificaram correlação negativa entre acidentes autorrelatados e uma escala desenvolvida para controle de desejabilidade social, evidenciando menor viés de manipulação entre aqueles que relataram os acidentes em que se envolveram.

No que concerne aos estudos nacionais, três não realizaram análise de controle da desejabilidade social em escalas de avaliação comportamental dos indivíduos no contexto do trânsito (Quirino, Villemor-Amaral, 2015; Gouveia, Diniz, Palmeira, Cavalcanti, & Gouveia, 2008; Mognon & Rueda, 2016). O que sugere essa situação como uma das limitações das pesquisas desenvolvidas nesse contexto, além de reforçar a necessidade de mais estudos na área.

No estudo de Gouveia et al. (2008), os autores objetivaram conhecer a percepção que as pessoas têm de um motorista agressivo e as causas atribuídas ao seu comportamento, a partir da participação de 389 estudantes universitários, em sua maioria do sexo feminino, que responderam ao Questionário de Agressão de Buss-Perry. Como resultados, os autores identificaram que, de maneira geral o motorista agressor é visto como alguém com menor delicadeza em detrimento dos demais. Mais especificamente, observaram também que, houve uma maior tendência a minimizar a significação negativa da conduta do motorista agressor entre aquelas pessoas que apresentaram maiores pontuações em agressão verbal e física, quando avaliadas.

Quirino e Villemor-Amaral (2015) realizaram um levantamento da relação entre níveis de stress e agressividade entre motoristas profissionais, ao avaliarem uma casuística composta por 30 motoristas profissionais de uma empresa de ônibus no interior de São Paulo, por meio da Escala de Vulnerabilidade ao Estresse no Trabalho (EVENT) e da Escala para Avaliação de Tendência à Agressividade (EATA). As autoras, em suas análises, encontraram correlação

positiva entre as duas escalas ($r = 0,49$, $p = 0,006$), sugerindo que quanto maior o índice de stress dos trabalhadores, maior a tendência dos mesmos em demonstrar agressividade.

Mognon e Rueda (2016), ao realizarem uma revisão da literatura sobre avaliação de personalidade no contexto do trânsito, observaram que estudos entre os anos de 2000 a 2015 evidenciaram uma relação positiva entre comportamentos de risco no trânsito e traços de personalidade. Além disso, um fato interessante foi que os pesquisadores não encontraram referências brasileiras acerca do tema, o que reforça a necessidade de mais estudos nacionais neste âmbito.

Tendo em vista os estudos nacionais acima mencionados, apesar de não avaliarem a desejabilidade social, eles mostram-se importantes para a literatura. Primeiro pelo fato de demonstrar a necessidade de estudos que abranjam sobre o assunto nesse contexto; e segundo, pois é possível perceber uma relação positiva entre traços de personalidade e condução de veículos no tráfego.

Outro estudo brasileiro encontrado, que objetivou avaliar a personalidade nesse cenário, foi realizado por Monteiro e Günther (2006), que analisaram agressividade, comportamento e raiva de 923 motoristas de Brasília por meio de escalas de Raiva na Direção, de Agressividade e de Violações e Erros de Motorista, identificando de 84% dos entrevistados admitiram cometer erros no trânsito, sendo 76,5% com violações agressivas e 67,2% com violações agressivas interpessoais. Esses resultados fortalecem que comportamentos agressivos são passivos de maiores violações no âmbito do tráfego, uma vez que os respondentes admitiram cometer comportamentos inadequados no trânsito.

Tais considerações, aliadas ao fato de que há a necessidade de maior aprofundamento de pesquisas que envolvam avaliações de personalidade no trânsito, ao considerar o grave problema social, econômico e de saúde pública que o mesmo pode acarretar para a nação, bem como a

necessidade da análise da presença de desejabilidade social nas respostas obtidas pelos indivíduos, justificam a importância do presente trabalho, visto que enviesamento nesse tipo de avaliação pode gerar consequências negativas para a sociedade, uma vez que o trânsito é um dos espaços possíveis de convívio entre os cidadãos, e muito vem sendo produzido para buscar compreender de que maneiras os fatores humanos pode contribuir para os crescentes números de acidentes, violências e infrações no trânsito brasileiro, como já mencionado anteriormente (Barbosa, 2018).

Para mensurar e controlar os efeitos da desejabilidade social é possível recorrer a diversos instrumentos especificamente construídos com esse propósito. A utilização de instrumentos de avaliação da personalidade que incluem escalas de desejabilidade social também é possível e possibilita a minimização dos efeitos do viés de resposta (Crowne & Marlowe, 1960).

Peabody (1967) foi um dos primeiros autores a apresentar estratégias para o controle da desejabilidade social. Ele propôs que a variância pertinente a esse tipo de viés poderia ser controlada a partir de uma construção balanceada dos itens de uma escala ao estabelecer a possibilidade de separação de conteúdo de um item de personalidade em duas vertentes: a primeira que se refere ao traço avaliado (conteúdo descritivo) e a segunda que se refere à desejabilidade social do comportamento descrito pelo item (conteúdo valorativo). Ou seja, foram formados conjuntos de quatro termos descritivos de características, em que disposições semelhantes foram descritas por termos descritivos de características com uma avaliação oposta ou disposições opostas foram descritas por termos descritivos de características com uma avaliação semelhante (Hauck Filho & Valentini, 2019).

Assim, o controle da desejabilidade social pode ocorrer por meio da construção de itens de modo à ortogonalizar os componentes descritivo e valorativo, elaborando quádruplas balanceadas. A ideia é que o instrumento a ser utilizado possua itens cobrindo os polos inferior e

superior da extroversão, e que cada polo contenha igual número de descritores desejáveis e indesejáveis (Borkenau & Ostendorf, 1989) (Figura 1).

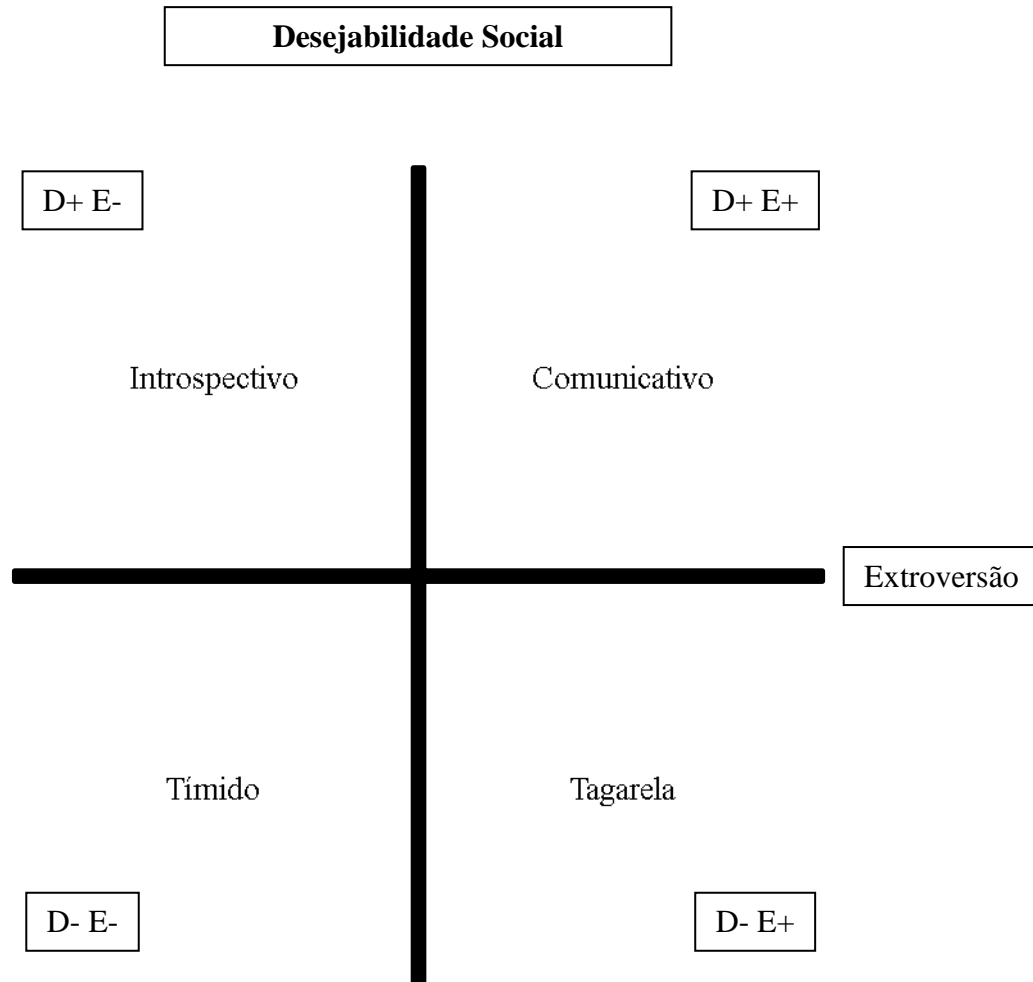


Figura 1. Exemplo de construção de blocos mediante estratégia de Peabody (1967). D+, mais desejável socialmente; D-, menos desejável socialmente; E+, mais extrovertido; E-, menos extrovertido.

A Figura 1 representa um exemplo da construção de itens de quádruplos para controle de desejabilidade, por meio do fator Extroversão. A linha vertical representa a desejabilidade social, enquanto a horizontal representa o construto a ser utilizado (no exemplo, foi utilizada a dimensão Extroversão do BFI-2), assim, ao considerar a Extroversão, características de introspecção e

comunicação são mais aceitas e desejáveis socialmente, por apresentarem essa tendência, em detrimento de características como timidez e tagarelice, adjetivos que tendem a ser pejorativos.

Esse modelo foi utilizado no presente estudo para a criação das frases para controle da desejabilidade social na avaliação da personalidade no contexto do trânsito. No entanto, vale destacar que há outros modelos existentes, como o método de neutralização de itens, por exemplo, cuja premissa valorativa é a possibilidade de passar a mesma informação usando palavras menos sujeitas à desejabilidade social (Bäckström, 2007; Bäckström & Björklund, 2013, 2014, 2016; Bäckström, Björklund, & Larsson, 2009, 2014).

Considerando tais proposições, o presente estudo objetiva: (1) construir itens para controle do viés de resposta socialmente desejável no BFI-2; (2) avaliar se os grupos *high e low stakes* se diferenciam em relação aos fatores de personalidade e a desejabilidade social. Dessa forma, como hipótese do estudo, espera-se que haja uma maior manipulação de resposta dentre os motoristas habilitados que necessitam da avaliação para renovar a CNH, bem como dentre aqueles que almejam a primeira habilitação (*high stakes*), dado que a necessidade de aprovação pode induzi-los a responder o autorrelato de uma forma distorcida, para uma direção favorável (Gouveia et al., 2009). Por esse motivo, espera-se escores mais elevados de desejabilidade social dentre as estratificações.

Ademais, como forma de controlar possíveis vieses, um grupo de comparação, considerado *low stake*, foi avaliado. Espera-se assim uma menor quantidade de respostas socialmente desejáveis neste último grupo, formado por universitários advindos de uma Universidade particular, uma vez que não dependem da testagem deste estudo para nenhuma aprovação à obtenção de CHN.

Método

Estudo 1 – Construção de itens para controle de desejabilidade social

A fim de controlar a desejabilidade social, para o presente estudo, foram selecionados 24 itens do *BFI-2* cujos conteúdos eram mais fáceis de serem manipulados. Como critério para escolha desses itens, avaliou-se a pertinência e facilidade da reversão do núcleo do item, evitando iniciar a frase utilizando a palavra “não”. Por exemplo, ao invés de “Não sou feliz”, podemos trocar por “Sou uma pessoa triste”, evitando o uso da palavra “não” no início da frase. Destes, seis afirmações pertencem ao fator Amabilidade; nove ao Neuroticismo e nove à Conscienciosidade. A seleção destes itens se deu devido a dois motivos principais: primeiro, pelo tempo de aplicação, uma vez que os participantes terão que realizar toda a bateria de avaliação psicológica pericial para o trânsito; e, segundo, pois considera-se que os construtos aos quais esses itens pertencem podem ser relevantes para o trânsito, pois as definições desses construtos contém critérios necessários para uma direção favorável, exigindo que o condutor tenha uma postura de responsabilidade (Conscienciosidade), de respeito com o próximo (Amabilidade) e saiba lidar com as emoções (Neuroticismo). Conforme a Resolução nº01/2019 do Conselho Federal de Psicologia (CFP), os traços de personalidade como impulsividade, agressividade e ansiedade, não podem estar nem exacerbada nem muito diminuída. Portanto, a falta de equilíbrio desses critérios pode ser prejudicial para o trânsito.

Os dois fatores excluídos são menos relevantes para o trânsito, pois características como sociabilidade (Extroversão) e a criatividade (Abertura à Experiência) não apresentam relação teórica clara com a civilidade no trânsito. Ressalta-se ainda, que a exclusão das duas dimensões

foi necessária para manter o tempo de aplicação dentro do limite de tempo acordado com a clínica de avaliação psicológica do trânsito.

Dos 24 itens selecionados, 18 se mantiveram inalterados e 6 foram manipulados, sendo dois itens de cada domínio (Amabilidade, Neuroticismo e Conscienciosidade). A manipulação dessas frases ocorreu de forma a manter a frase original e criar mais três frases manipulando os polos de conteúdo (parte do construto psicológico) e valorativo (parte da desejabilidade) do item, a fim de controlar a desejabilidade social, restando no final o total de 42 afirmativas (Apêndice A).

Por exemplo, ao pensarmos em uma frase original do fator Conscienciosidade, “Sou uma pessoa que tende a ser desorganizada”, a palavra desorganizada tem um valor social negativo e pode ser reescrita com uma palavra menos pejorativa para expressar um conteúdo descritivo similar, como por exemplo, “Frequentemente, deixo as coisas fora do lugar”. Essa mudança apesar de sutil é capaz de reduzir as respostas socialmente desejáveis por parte dos indivíduos examinados (Bäckström & Björklund, 2013).

O presente projeto contou com quatro blocos de frases manipuladas por fator e foram escolhidos os dois melhores blocos com a ajuda de juízes especialistas em psicometria e avaliação da personalidade da Universidade São Francisco. Para a construção dos blocos foi utilizada a estratégia descrita por Peabody (1967), visto que ao elaborar itens contemplando sempre as quatro possibilidades, o autor evidenciou ser possível a extração de fatores capazes de representar, de forma ortogonal, a variância valorativa e descritiva contida nas respostas aos itens, pressupondo satisfatória separação entre os componentes enquanto fatores distintos.

Participantes

Essa etapa consiste na análise de juízes dos novos itens elaborados. Análise esta que foi realizada por dois professores doutores brasileiros, especialistas em avaliação da personalidade, que foram escolhidos em função da experiência em avaliações de personalidade, bem como mediante a disponibilidade dos juízes em participar da pesquisa, por meio de convite via e-mail.

Procedimentos e análise de dados

Após aceite por parte dos juízes, as frases criadas foram encaminhadas juntamente com os itens originais. Um juiz analisou metade das frases e o outro juiz a outra metade, indicando sugestões para melhorias. Posteriormente alguns itens foram reformulados até que todos os itens criados apresentassem avaliações satisfatórias para todos os envolvidos.

Estudo 2 – Avaliação da desejabilidade social por meio das frases manipuladas do BFI-2

Participantes

Participaram deste estudo 290 pessoas de uma cidade do interior de São Paulo, sendo 158 mulheres (54,4%) e 132 homens (45,5%), maiores de 18 anos, com idades variando entre 20 e 69 anos (média = 27,2; SD = 9,7), com ensino médio concluído ou em curso (99 indivíduos), e ensino superior (191 indivíduos). Destes, 148 participantes foram provenientes de uma clínica de Avaliação Psicológica Pericial para o Trânsito e 142 corresponderam a estudantes de uma

Universidade particular, sendo divididos entre os cursos de psicologia (47 indivíduos), farmácia (56 indivíduos) e arquitetura (39 indivíduos), que foram escolhidos por conveniência de acesso a esses estudantes.

Os participantes foram divididos em três grupos distintos, denominados de A, B e C. O primeiro foi composto por 78 motoristas habilitados que necessitam da avaliação para renovar a CNH para que continuem a exercer a função de motoristas com atividade remunerada na carteira de habilitação. O segundo correspondeu a 70 pessoas que almejam aprovação na avaliação para conquistar sua primeira carteira de habilitação. Por fim, o grupo comparativo C, formado por 142 estudantes de uma Universidade particular que não necessitam de aprovação na avaliação nem para conquistar sua primeira carteira de habilitação, nem para renová-la (grupo de controle *low-stake*).

Instrumentos

Questionário Sociodemográfico

O questionário sociodemográfico (Apêndice B) foi desenvolvido especificamente para o presente projeto, por meio dos itens: (1) Idade; (2) Sexo; (3) Escolaridade; (4) Profissão; (5) Pretensão da Avaliação Pericial, apresentando como opções a primeira habilitação, renovação da CHN ou nenhuma das alternativas anteriores; (6) Envolvimento em acidente de trânsito, sendo que respostas positivas devem vir acompanhadas do motivo e ano do ocorrido; (7) CNH suspensa ou cassada, sendo que respostas positivas devem vir acompanhadas do motivo e ano do ocorrido; (8) Brigas no trânsito, sendo que respostas positivas devem vir acompanhadas do motivo e ano do ocorrido; e (9) Pontos na CNH no último ano, sendo que respostas positivas devem vir acompanhadas da quantidade de pontos e do motivo (celular, cinto de segurança, velocidade,

bebida alcoólica ou outros). Esse questionário foi realizado pelos três grupos, da seguinte maneira: Grupo A, respondeu a todas as questões, uma vez que necessitam de renovação da habilitação; Grupos B e C, responderam apenas até a questão cinco.

Big Five Inventory – BFI-2 (Soto & John, 2017)

Tendo em vista que a personalidade é um construto que deve ser analisado em avaliações periciais para o trânsito (Conselho Federal de Psicologia, Resolução nº1, 2019), foi utilizado o *BFI-2*. Ele consiste em um inventário de personalidade de autorrelato, constituído por 60 itens, subdivididos igualmente entre 15 diferentes facetas (sociabilidade, assertividade, nível de energia, compaixão, respeito, confiança, organização, produtividade, responsabilidade, ansiedade, depressão, volatilidade emocional, curiosidade intelectual, sensibilidade estética e imaginação criativa), capazes de avaliar hierarquicamente os cinco domínios do *Big Five*: Extroversão, Amabilidade, Conscienciosidade, Neuroticismo e Abertura. A pontuação do *BFI-2* é obtida por meio de escala Likert de cinco pontos, variando de “1- nada. Não tem nada a ver comigo” a “5 – totalmente. Tem tudo a ver comigo”. O tempo de aplicação varia de 5 a 10 minutos, sendo considerado um inventário eficiente e de fácil compreensão.

Vale salientar que, visto a importância do inventário na avaliação de personalidade, sua validade para a versão brasileira encontra-se em fase de desenvolvimento sob coordenação do Prof. Dr. Ricardo Primi, da Universidade de São Francisco, Campinas-SP. Assim sendo, o presente trabalho se utilizará deste questionário (Anexo 1) para a realização da pesquisa ora proposta. A versão brasileira do *BFI-2* é composta por 76 itens: 60 correspondendo à versão original da escala; e 16 itens repetidos com variação na tradução, os quais serão excluídos após a análise da adaptação do instrumento. Com relação às propriedades psicométricas do teste, as mesmas foram consideradas satisfatórias, com alfas de 0,87 para as dimensões Amabilidade,

Conscienciosidade e Abertura; de 0,88 para Extroversão; e 0,91 para Neuroticismo. É importante destacar que para o presente estudo foram considerados 6 itens da dimensão Amabilidade, 9 itens de Neuroticismo e 9 itens de Conscienciosidade.

Procedimentos

Para a execução do presente projeto, inicialmente foi realizado contato tanto com os responsáveis da Clínica de Avaliação Pericial quanto com a Universidade a fim de obter autorização para a coleta de dados. Concluída esta etapa, o projeto foi encaminhado para o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade São Francisco e, cuja aprovação, deu-se no primeiro semestre de 2019 (CAAE: 10411119.6.0000.5514 – Anexo 2).

Após a aprovação, seguiu-se com as etapas de envio das frases criadas para o controle de desejabilidade social aos juízes, para indicação das melhores frases a fim de iniciarem as avaliações com os participantes do estudo. Estes, por sua vez, responderam ao questionário sociodemográfico e, em seguida ao BFI-2, após consentimento em participar da pesquisa, por meio da assinatura do TCLE (Apêndice C). Vale salientar que ambas as aplicações foram realizadas de forma coletiva em salas disponibilizadas pela clínica de avaliação pericial para o trânsito e pela universidade, e o tempo estimado de duração foi de 15 minutos.

Análise de dados

A análise dos dados foi realizada por meio de Modelagem por Equações Estruturais. Os itens das quádruplas foram modelados nas seguintes configurações: (1) modelo com três fatores de personalidade sem controle de DS. Esse modelo foi utilizado com base de comparação dos

subsequentes. (2) modelo *bifactor* com três fatores de personalidade específicas e uma dimensão geral. A dimensão geral foi configurada para buscar estimar o fator valorativo (DS). (3) modelo *bifactor* com parâmetros restritos. Nessa configuração, as cargas de conteúdo descritivo (relativas aos fatores de personalidade) foram restritas (*constraint*) a valores absolutos iguais dentro da mesma quádrupla, mas podendo variar o sinal. Por exemplo, para os itens “Me preocupo com os outros e gosto de ajudá-los” e “Sou egoísta, penso apenas em mim”, que fazem parte de uma quádrupla, as cargas foram restritas a efeitos iguais, mas de sinais opostos. Essa modelagem foi empregada para evitar a superestimação dos fatores de conteúdo descritivo e valorativo.

Para a comparação das médias dos fatores e da DS entre os grupos de Universitários, Candidatos à Primeira CNH e Candidatos à Renovação da CNH, também se utilizou a modelagem por equações estruturais, mantendo invariantes os parâmetros dos itens entre os grupos. Os parâmetros dos modelos foram estimados por meio de *Weighted Least Squares Means and Variance Adjusted* (WLSMV), com auxílio do *software* MPlus (versão 8.0). Os valores de corte utilizados para todos os modelos foram: $\chi^2/df < 5$; CFI > 0.95 ; TLI > 0.95 ; RMSEA < 0.06 (Hu & Bentler, 1999).

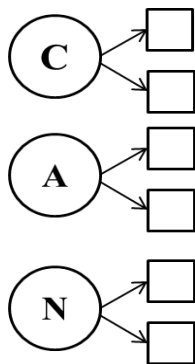


Figura 1. Modelo de Análise Fatorial Confirmatória, sem controle da Desejabilidade Social e base de comparação entre outros modelos.

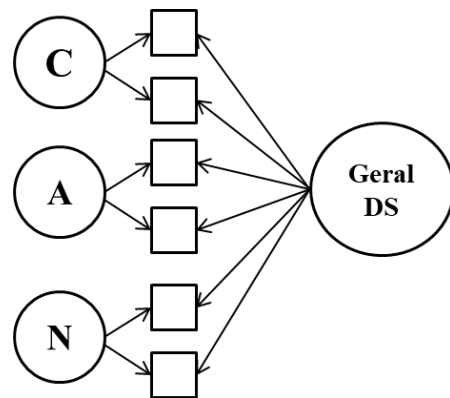


Figura 2. Modelo *Bifactor* com dimensão geral configurada para estimar a Desejabilidade Social

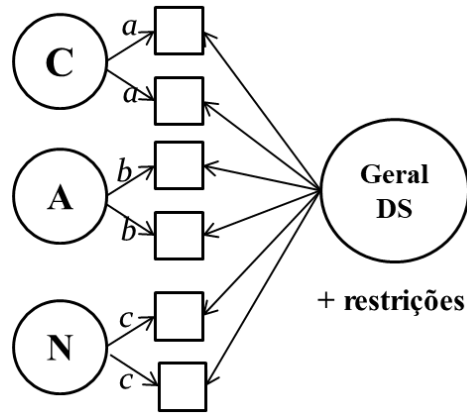


Figura 3. Modelo Bifactor com Restrições, sendo que as cargas de conteúdo descritivo da personalidade foram restritas a valores iguais dentro da mesma quádrupla, mas podendo variar o sinal.

Resultados

Estudo 1 - Construção de itens para controle de desejabilidade social

Os juízes receberam quatro blocos de frases manipuladas para as três dimensões escolhidas, Amabilidade, Conscienciosidade e Neuroticismo, num total de doze blocos. Os blocos foram compostos pela frase original, seguido de quatro a cinco frases manipuladas. Após análise, foram selecionados os dois melhores blocos de cada dimensão para constituir a avaliação a ser realizada pelos participantes. Cada juiz recebeu seis blocos (sendo dois de cada dimensão, escolhidos aleatoriamente). As tabelas 1, 2 e 3 referem-se, respectivamente, aos blocos das dimensões Amabilidade, Conscienciosidade e Neuroticismo.

Tabela 1
Blocos referentes à dimensão Amabilidade

		Amabilidade
Bloco 1	Frase Original	Me preocupo com os outros e gosto de ajudá-los (+D+A)
	1	Sou egoísta, penso apenas em mim (-D -A).
	2	Importo-me tanto com os outros que pareço um tolo (-D +A)
	3	Faço coisas demais para agradar outras pessoas (-D +A)
	4	Consigo deixar as pessoas de lado quando elas não merecem a minha ajuda (+D -A)
	5	Consigo me desligar dos problemas dos outros (+D -A)
Bloco 2	Frase Original	Trato as pessoas com respeito (-D-A)
	6	Costumo desrespeitar os outros (-D -A)
	7	Às vezes, respeito tanto as pessoas que vou contra minha vontade (-D +A)
	8	Se vejo alguma injustiça, costumo afrontar o autor. (+D -A)
	9	Sou autêntico, falo a verdade sobre as pessoas na cara delas (+D -A)
	10	Sou grosseiro com pessoas que não merecem o meu respeito (+D -A)
Bloco 3	Frase Original	Costumo contestar as pessoas (-D-A)
	11	Sou uma pessoa pacífica, que evita discussões (+D +A)
	12	Costumo concordar mais do que discordar das pessoas (+D +A)
	13	Dou pouca importância às regras sem sentido (+D -A)
	14	Sou independente, faço as minhas próprias regras (+D -A)
	15	Se discordo, eu contesto (+D -A)
Bloco 4	Frase Original	Sou educado e gentil com as pessoas (+D +A)
	17	As pessoas acham que eu sou arrogante (-D -A)
	18	Confesso que sou desagradável com quem não me interessa (-D -A)
	19	Sou espontâneo, mesmo que eu possa parecer indelicado (+D -A)
	20	Quando vejo que algo não está correto, posso reagir de maneira indelicada. (+D-A)
	21	Sou tão gentil com os outros que saio prejudicado (-D +A)
22	As pessoas acham que eu sou arrogante (-D -A)	

Nota: -D, menos desejável; +D, mais desejável; -A, menos amabilidade; +A, mais amabilidade.

As questões 4, 8, 12, 15, 18 e 20 foram excluídas pelos juízes. Sendo as demais questões escolhidas para composição dos blocos de Amabilidade. Foram atribuídas cargas valorativas para cada frase, pelos juízes durante a análise.

Tabela 2

Blocos referentes à dimensão Conscienciosidade

Conscienciosidade		
Bloco 1	Frase Original	Tende a ser desorganizado (-D -C)
	1	Tende a ser organizado (+D +C)
	2	Sou obsessivo com a organização (-D +C)
	3	Sou flexível com minha organização (+D -C)
	4	Tende a ser organizado (+D +C)
Bloco 2	Frase Original	Tende a ser preguiçoso (-D -C)
	5	Costumo ser esforçado para cumprir as minhas tarefas (+D +C)
	6	Sou inflexível no cumprimento dos meus deveres e quando estabeleço uma meta vou até o final, custe o que custar (-D+C)
	7	Sou tão inflexível que sou incapaz de deixar de fazer algo que iniciei (-D+C)
	8	Sou tolerante comigo e me permito relaxar, mesmo que eu tenha uma tarefa importante para cumprir (+D -C)
Bloco 3	Frase Original	Sou tão persistente que às vezes esqueço-me de mim mesmo (-D +C)
	9	Desisto de algo quando não consigo resolver de primeira (-D -C)
	10	Sou flexível para deixar a tarefa de lado quando não consigo resolvê-la (+D -C)
Bloco 4	Frase Original	É confiável, sempre pode ser contado (+D +C)
	11	As pessoas não costumam confiar em mim (-D -C)
	12	Para evitar situações desagradáveis, eu posso deixar de contar alguns fatos ou verdade para pessoas próximas (+D -C)
	13	Posso ser chamado de radical ou insensível por ser muito honesto com as pessoas (-D +C)

Nota: -D, menos desejável; +D, mais desejável; -C, menos conscienciosidade; +C, mais conscienciosidade.

Para a dimensão de Conscienciosidade, o número 6 foi excluído e substituído pela questão

7. Foram atribuídas cargas valorativas para cada frase, pelos juízes durante a análise.

Tabela 3

Blocos referentes à dimensão Neuroticismo

Neuroticismo		
Bloco 1	Frase Original	Sou calmo, e controlo bem meu estresse (+D -N)
	1	Tenho tanta energia que me estresso quando algo dá errado (+D +N)
	2	Sou calmo até demais, mesmo quando não poderia (-D -N)
	3	Sou estressado (-D +N)
Bloco 2	Frase Original	Sinto-me confiante, satisfeito com quem sou (+D -N)
	4	Gostaria de ser diferente do que sou (+D +N)
	5	Confio tanto em mim que às vezes posso parecer arrogante (-D -N)
	6	Me considero uma pessoa insegura, insatisfeito com quem sou(-D +N)
Bloco 3	Frase Original	Consigo controlar minhas emoções (+D -N)
	7	Não me reprimo, deixo as emoções me guiarem (+D +N)
	8	Sou impulsivo, não sei controlar minhas emoções (-D +N)
	9	Sou frio emocionalmente, minha razão é superior as minhas emoções (-D -N)
Bloco 4	Frase Original	Eu me preocupo demais com tudo (-D +N)
	10	Não me preocupo com nada(-D -N)
	11	Sou tranquilo e não deixo as preocupações tomarem conta da minha vida (+D -N)
	12	Sou muito responsável, por isso me preocupo demais com tudo (+D +N)

Nota: -D, menos desejável; +D, mais desejável; -N, menos neuroticismo; +N, mais neuroticismo.

No que se refere ao Neuroticismo, nenhuma frase foi alterada. Foram atribuídas cargas valorativas para cada frase, pelos juízes durante a análise.

Estudo 2 - Avaliação da desejabilidade social por meio das frases manipuladas do BFI-2

Foram testados três modelos fatoriais para os dados, sendo uma AFC sem controle de desejabilidade social, um bifactor e um bifactor com restrição adicional de parâmetros conforme a ideia geral de Peabody. O modelo sem controle foi utilizado com base. Por meio do bifactor, buscou-se avaliar se uma dimensão geral, sem restrições, poderia reter a variância de desejabilidade social dos itens, bem como as dimensões específicas reterem a variância de conteúdo dos itens. Considerando que a dimensão geral do modelo bifactor poderia conter parte

da variância de conteúdo (de maneira indesejada), testou-se um modelo bifactor adicional com as seguintes restrições (*constraints*): as cargas dos itens da mesma quádrupla foram restritas a tamanhos de efeito iguais, i.e. itens que representavam o mesmo conteúdo descritivo, mas de diferente conteúdo valorativo (desejabilidade social), deveriam apresentar cargas fatoriais de mesma magnitude (variando apenas o sinal positivo e negativo conforme o polo descritivo do item); além disso, as cargas do fator de desejabilidade social foram restritas ao polo valorativo teórico, i.e. itens desejáveis foram fixados como positivos, e itens indesejáveis foram fixados como negativos. Os índices de ajuste foram expostos na tabela 4, sendo que os valores não foram satisfatórios para nenhum dos modelos. Ainda assim verifica-se que os modelos bifactor para controle de desejabilidade social apresentaram melhor ajuste do que o modelo AFC de base, indicando a importância da dimensão geral para controle desse tipo de viés de resposta.

Tabela 4
Índices de ajuste para os diferentes modelos

	χ^2 (gl)	RMSEA	CFI	TLI
AFC	807.033 (249)	0,08	0,78	0,76
Bifactor com DS	547.709 (228)	0,07	0,88	0,85
Bifactor Peabody com DS	708.004 (246)	0,08	0,82	0,80

A tabela 5 traz a correlação entre os fatores na AFC, indicando correlação positiva moderada entre Amabilidade vs. Conscienciosidade e correlação negativa moderada para os fatores correspondentes, a saber, Amabilidade vs. Neuroticismo e Conscienciosidade vs. Neuroticismo.

Tabela 5
Correlação entre os fatores na AFC

Fatores	Coefficiente de correlação
Amabilidade vs. Conscienciosidade	0,50
Amabilidade vs. Neuroticismo	-0,71
Conscienciosidade vs. Neuroticismo	-0,49

A maioria dos itens apresentou cargas fatoriais acima de 0,30 nos três modelos. Na AFC apenas os itens 8, 10, 16, 31, 32, 37 e 34 apresentaram cargas abaixo de 0,30, com valores de 0,15, -0,20, -0,01, 0,07, 0,25, -0,07, -0,09 respectivamente. No modelo bifactor com controle de desejabilidade, a maioria das cargas diminuíram, sendo que os itens 8, 10, 13, 16, 31, 32, 37, 41, 43, 33 e 34, apresentaram cargas abaixo de 0,30. No modelo bifactor restrições, os itens 8, 10, 13, 16, 31, 32, 37, 43, 33 e 34, também apresentaram cargas abaixo de 0,30, o que era esperado, uma vez que foram restritos justamente para modelar o bifactor-restrições. Os resultados estão melhor detalhados na tabela 6. No fator de amabilidade o item 28 (Sou egoísta, penso apenas em mim) apresentou maior carga fatorial em todos os modelos, com valores de -0,68, -0,58 e -0,57. No fator conscienciosidade o item 27 (Tendo a ser desorganizado) apresentou maior carga fatorial na AFC, com valor de -,076, porém nas as análises bifactor e bifactor restrições, a carga mais alta foi do item 7 (Tendo a ser preguiçoso), com valores de -0,60 e -0,63 respectivamente.

Tabela 6
Análises fatoriais com e sem controle da deseabilidade social

Fatores	Itens	P. Cont	P. DS	AFC		Bifactor		Bifactor-restrições	
				Cont sem DS	Cont	Geral DS	Cont	DS	
Amabilidade	4. Costumo contestar as pessoas	neg	Indes	-0,41	-0,06	-0,36	-0,07	-0,34	
	8. Consigo me desligar dos problemas dos outros	neg	Desej	0,15	-0,32	0,18	-0,51	0,18	
	9. Sou uma pessoa pacífica, que evita discussões	pos	Desej	0,52	0,03	0,44	0,07	0,42	
	10. Sou independente, faço as minhas próprias regras	neg	Desej	-0,20	-0,21	-0,15	-0,07	-0,17	
	13. Me preocupo com os outros e gosto de ajudá-los	pos	Desej	0,35	0,63	0,25	0,51	0,28	
	16. Importo-me tanto com os outros que pareço um tolo	pos	Indes	-0,01	0,68	-0,13	0,51	-0,10	
	28. Sou egoísta, penso apenas em mim	neg	Indes	-0,68	-0,42	-0,58	-0,51	-0,57	
	31. Mesmo não concordando eu costumo ficar quieto	pos	Indes	0,07	0,01	0,03	0,07	0,02	
Conscienciosidade	7. Tendo a ser preguiçoso	neg	Indes	-0,75	-0,35	-0,60	-0,37	-0,63	
	15. Sou flexível com minha organização	neg	Desej	0,34	0,07	0,33	-0,46	0,47	
	27. Tendo a ser desorganizado	neg	Indes	-0,76	-0,6	-0,43	-0,46	-0,58	
	32. Sou obsessivo com a organização	pos	Indes	0,25	0,49	-0,08	0,46	0,03	
	35. Costumo ser esforçado para cumprir as minhas tarefas	pos	Desej	0,70	0,58	0,38	0,37	0,51	
	37. Sou tolerante comigo e me permito relaxar, mesmo que...	neg	Desej	-0,07	-0,10	-0,01	-0,37	0,03	
	41. Tendo a ser organizado	pos	Desej	0,74	0,86	0,26	0,46	0,49	
	43. Sou inflexível no cumprimento dos meus deveres...	pos	Indes	0,38	0,49	0,08	0,37	0,19	
Neuroticismo	1. Sou impulsivo, não sei controlar as minhas emoções	pos	Indes	0,77	0,19	-0,75	0,34	-0,66	
	14. Consigo controlar minhas emoções	neg	Desej	-0,74	-0,35	0,65	-0,34	0,64	
	18. Sou estressado	pos	Indes	0,85	0,41	-0,73	0,50	-0,66	
	20. Sou calmo, e controlo bem meu estresse	neg	Desej	-0,79	-0,53	-0,63	-0,50	0,61	
	30. Não me reprimo, deixo as emoções me guiarem	pos	Desej	0,51	0,08	-0,51	0,34	-0,41	
	33. Sou calmo até demais, mesmo quando não poderia	neg	Indes	-0,40	-0,49	0,24	-0,50	0,17	
	34. Sou frio emocionalmente, minha razão é superior às...	neg	Indes	-0,09	-0,43	-0,08	-0,34	-0,07	
	36. Tenho tanta energia que me estresso quando algo dá errado	pos	Desej	0,52	0,15	-0,51	0,50	-0,34	

Nota: P Cont = Polo de Conteúdo; P. DS = Polo de Deseabilidade Social.

Além das análises fatoriais, foram realizadas análises multigrupos para avaliar as diferenças de médias entre os grupos (Universitários, 1ª habilitação e Renovação). Nesse modelo, os parâmetros dos itens foram mantidos como iguais entre os grupos (i.e. invariância da estrutura e parâmetros dos itens entre os grupos), permitindo a livre estimativa da média e variância dos escores fatoriais entre os grupos. Os resultados apresentados na tabela 7 indicaram que os universitários apresentaram médias inferiores em todos os fatores escolhidos do *Big Five* para uso no presente estudo e também no fator de desejabilidade social (tabela 7).

Tabela 7

Diferenças entre as dimensões do *Big Five* e desejabilidade social em relação às situações de testagem

Grupos	AFC	Bifactor	Bifactor-restrições
Universitários			
Amabilidade	0,00	0,00	0,00
Conscienciosidade	0,00	0,00	0,00
Neuroticismo	0,00	0,00	0,00
DS		0,00	0,00
1ª habilitação			
Amabilidade	1,16	0,14	0,20
Conscienciosidade	0,81	0,02	0,28
Neuroticismo	-1,05	-0,27	-0,51
DS		1,29	1,02
Renovação			
Amabilidade	1,33	0,09	-0,03
Conscienciosidade	1,07	0,32	0,37
Neuroticismo	-2,16	-0,91	-0,76
DS		1,46	1,57

Nota: n universitários = 142; n 1ª habilitação = 70; n renovação = 78. O sinal do fator de neuroticismo foi invertido para facilitar a interpretação.

O grupo de primeira habilitação apresentou mais desejabilidade social em relação ao grupo de universitários, com média de 1,29 no modelo bifactor e 1,02 no bifactor restrições, mas,

inferior ao grupo de renovação. Este, por sua vez, apresentou maior desejabilidade em relação aos demais grupos ($M=1,46$ bifactor e $1,57$ bifactor restrições). Ao considerar os fatores amabilidade e conscienciosidade sem o controle da desejabilidade social, foi possível perceber que as médias são superiores para os grupos que necessitam da CNH, seja como primeira habilitação ($M_A=1,16$; $M_C=0,81$, respectivamente) ou renovação ($M_A=1,33$; $M_C=1,07$, respectivamente), em detrimento do grupo de universitários. Quando controlada a desejabilidade social, as médias apresentaram-se menores para os mesmos fatores analisados do *BFI-2*, ou seja, essas diferenças ficaram consideravelmente menores, ressaltando a importância do controle da desejabilidade social em avaliações de grupos *high stakes*.

Discussão

A partir dos resultados analisados foi possível confirmar a hipótese de que há maior desejabilidade social nos grupos de necessidade de renovação de carteira de habilitação e entre aqueles que almejam aprovação na avaliação para conquistar sua primeira carteira de habilitação, respectivamente. Resultados estes que corroboram estudos prévios envolvendo as dimensões da personalidade, visto que já foram descritas conexões bastante diretas entre a presença de conteúdo valorativo em um item de autorrelato e a ocorrência de desejabilidade social (Costa & Hauck, 2017).

Embora haja poucos estudos que abarquem a desejabilidade social no contexto da avaliação de personalidade para obtenção de CNH, diversas pesquisas sobre avaliação de personalidade e trânsito já foram desenvolvidas. Arthur e Graziano (1996), por exemplo, evidenciaram em seus estudos uma relação inversa significativa entre Conscienciosidade e envolvimento com acidentes no trânsito. Estudos sobre Neuroticismo mostraram correlações positivas com condutas perigosas de indivíduos no contexto do trânsito (Dahlen & White, 2006; Jovanovic, Lipovac, Stanojevic, & Stanojevic, 2011).

Tais estudos demonstram a influência de traços de personalidade no âmbito do tráfego, bem como a importância da avaliação desses aspectos, uma vez que comportamentos podem interferir, de maneira positiva ou não, na forma de condução adotada pelo indivíduo. Nesse sentido, apesar das pesquisas abordadas não se relacionarem diretamente com o tema desenvolvido no presente documento, elas expõem a necessidade de se trabalhar esse tema, visto que o trânsito é tido como um espaço social de trocas constantes (Barbosa, 2018).

Não obstante a essa linha de raciocínio, ao olhar para a desejabilidade social no que concerne aos instrumentos de autorrelato para avaliar de personalidade, estudos demonstram que há uma tendência de enviesamento de resposta perante o comportamento dos sujeitos (Crowne & Marlowe, 1960; Paulhus, 1991; Wetzel, Böhnke, & Brown, 2016). Isso pode ocorrer principalmente quando o questionário trará consequência direta na vida do sujeito (Eysenck & Eysenck, 1976; Jackson & Messick, 1958; Uziel, 2010, 2014), corroborando os achados desse estudo, uma vez que os grupos que necessitavam da obtenção da CNH apresentaram maiores valores de desejabilidade social em detrimento do grupo de universitários, utilizados como controles do estudo por não necessitarem de tal obtenção.

Assim sendo, ao considerar que os resultados de maior desejabilidade social no grupo *high stakes*, e também que estudos apontam que traços de personalidade podem influenciar no modo de condução do indivíduo no trânsito, é importante que modelos capazes de neutralizar o enviesamento de resposta possam ser desenvolvidos a fim de minimizar a concessão da direção àqueles que se apresentam inaptos para tal. Além disso, avaliações de personalidade poderiam ser modificadas e validadas para a mesma finalidade.

Como limitações da presente pesquisa é possível apontar o tamanho de amostra entre grupos, a análise de apenas três dimensões do BFI-2, das cinco existentes, bem como a falta de mensuração dos níveis cognitivos dos participantes. Dessa forma, para estudos futuros, vale considerar o tamanho amostral, com números que possam ser representativos de uma população, visto que os resultados obtidos no presente trabalho advêm de uma amostra relativamente pequena.

Com relação às dimensões do BFI-2, faz-se necessários estudos que englobem também os domínios Extroversão e Abertura, visto que não foram abarcados no presente estudo. Assim

sendo, novas pesquisas sobre o tema tornam-se necessárias para verificar a relevância desses construtos no contexto do trânsito.

No que diz respeito à análise cognitiva dos participantes, esses níveis não foram mensurados no presente estudo, correspondendo à outra limitação. Conforme pesquisas já realizadas, parece haver uma correlação negativa entre o viés de desejabilidade social e o nível de escolaridade do indivíduo (Dijkstra et al., 2001; Heerwig & McCabe, 2009), portanto, a investigação desses elementos pode trazer mais robustez ao trabalho e mais informações sobre a relação com grupos *low* e *high stake*, visto que há poucos relatos sobre a temática na literatura.

Conclusão

Pode-se perceber de modo geral, que a desejabilidade social reflete respostas dadas pelos avaliados de forma a negar comportamentos ou atitudes consideradas socialmente desfavoráveis. Com isso, o modelo de manipulação de itens em instrumentos avaliativos pode controlar o aspecto valorativo dos participantes oferecendo um resultado mais fidedigno na avaliação. Além disso, esses resultados vêm para somar na literatura, visto que há poucos estudos nessa área.

Isto posto, aliado aos resultados obtidos no presente estudo, é possível concluir que, no contexto do trânsito, possuir modelos que sejam capazes de controlar a desejabilidade social em instrumentos de autorrelato para avaliações de personalidade é de extrema relevância na prática profissional. Apesar desse modelo ser mais suscetível ao enviesamento de resposta, seus benefícios enquanto instrumento avaliativo se sobressaem. Portanto, a correção de viés de resposta por modelos neutralizadores pode ser suficiente para mantê-lo dentro do escopo de protocolos avaliativos para essa finalidade, no que concerne à Psicologia do Trânsito.

Referências

- Af Wåhlberg, A. E. (2010). Social desirability effects in driver behavior inventories. *Journal of Safety Research, 41*(2), 99–106. doi: 10.1016/j.jsr.2010.02.005
- Af Wåhlberg, A. E., Dorn, L., & Kline, T. (2010). The effect of social desirability on self reported and recorded road traffic accidents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 13*(2), 106–114. doi: 10.1016/j.trf.2009.11.004
- Alchieri, J. C., & Stroehrer, F. (2002). Avaliação psicológica no trânsito: O estado da arte sessenta anos depois. In R. M. Cruz, J. C. Alchieri, & J. J. Sarda. (Org.). *Avaliação e medidas em psicologia: Produção do conhecimento e da intervenção profissional*. (pp.155-170). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Almiro, P. A. (2017). Uma nota sobre a desejabilidade social e o enviesamento de respostas. *Avaliação Psicológica, 16*(3), 253–386. doi: 10.15689/AP.2017.1603.ED
- Allport, G. W. (1937). *Personality: a psychological interpretation*. New York: Holt.
- Allport, G. W. (1961). *Pattern and growth in personality*. New York: Holt.
- American Educational Research Association, American Psychological Association, & National Council on Measurement in Education (1985). *Standards for educational and psychological testing*. Washington, DC: American Psychological Association.
- American Educational Research Association, American Psychological Association, National Council on Measurement in Education (1999). *Standards for educational and psychological testing*. Washington, DC: American Educational Research Association.
- Antipoff, D. (1956). Contribuição ao estudo das diferenças individuais no teste de atenção difusa. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica, 8*(2), 49–60. Recuperado de <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/abpt/article/view/13739/12641>

- Antunes, R. P. P. (2016). *Estudos de validação da Escala de Avaliação de Desejabilidade Social de Coimbra (DESCA) numa Amostra Forense do INMLCF* (Dissertação de mestrado). Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal. Recuperado de <https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/35340/1/TESE MIP - Ruth Antunes - 2016.pdf>
- Aparecida, M., & Antunes, M. (2012). A Psicologia no Brasil: Um Ensaio Sobre suas Contradições. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 32, 44–65. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/pcp/v32nspe/v32speca05.pdf>. doi: 10.1590/S1414-98932012000500005
- Bäckström, M. (2007). Higher-order factors in a five-factor personality inventory and its relation to social desirability. *European Journal of Psychological Assessment*, 23(2), 63–70. doi: 10.1027/1015-5759.23.2.63
- Arthur, W., & Graziano, W. G. (1996). The Five-Factor Model, Conscientiousness, and Driving Accident Involvement. *Journal of Personality*, 64(3), 593–618. doi:10.1111/j.1467-6494.1996.tb00523.x
- Bäckström, M., & Björklund, F. (2013). Social desirability in personality inventories: Symptoms, diagnosis and prescribed cure. *Scandinavian Journal of Psychology*, 54(2), 152–159. doi: 10.1111/sjop.12015
- Bäckström, M., & Björklund, F. (2014). Social desirability in personality inventories: The nature of the evaluative factor. *Journal of Individual Differences*, 35(3), 144–157. doi: 10.1027/1614-0001/a000138
- Bäckström, M., & Björklund, F. (2016). Is the general factor of personality based on evaluative responding? Experimental manipulation of item-popularity in personality inventories. *Personality and Individual Differences*, 96, 31–35. doi: 10.1016/j.paid.2016.02.058

- Bäckström, M., Björklund, F., & Larsson, M. R. (2009). Five-factor inventories have a major general factor related to social desirability which can be reduced by framing items neutrally. *Journal of Research in Personality*, 43(3), 335–344. doi: 10.1016/j.jrp.2008.12.013
- Bäckström, M., Björklund, F., & Larsson, M. R. (2014). Criterion validity is maintained when items are evaluatively neutralized: Evidence from a full-scale five-factor model inventory. *European Journal of Personality*, 28(6), 620–633. doi: 10.1002/per.1960
- Barbosa, L. L. (2018). Trânsito como espaço social: personalidades e comportamentos. *Psicologia.Pt: O Portal Dos Psicólogos*. Recuperado de <http://www.psicologia.pt/artigos/textos/A1185.pdf>
- Barrick, M. R., & Mount, M. K. (1991). The big five personality dimensions and job performance: a meta-analysis. *Personnel Psychology*, 44(1), 1–26. doi:10.1111/j.1744-6570.1991.tb00688.x
- Bhalla, K.; Shotten, M.; Cohen, A.; Brauer, M.; Shahraz, S.; Burnett, R.; Leach-Kemon, K.; Freedman, G.; Murray, C. J. L. (2014). Transport for health: the global burden of disease from motorized road transport. Washington, DC: World Bank Group.
- Billiet, J. B., & McClendon, M. J. (2000). Modeling acquiescence in measurement models for two balanced sets of items. *Structural Equation Modeling*, 7(4), 608–628. doi:10.1207/S15328007SEM0704_5
- Bôas, E. F. V., & Silva, M. A. da. (2015). Trânsito e segurança pública: impactos e consequências. *Humanidades*, 4(2), 113–128. Recuperado de http://www.revistahumanidades.com.br/arquivos_up/artigos/a66.pdf
- Borkenau, P., & Ostendorf, F. (1989). Descriptive consistency and social desirability in self- and peer reports. *European Journal of Personality*, 3(1), 31–45. doi: 10.1002/per.2410030105

- Brito, A. M. D. (2016). Avaliação psicológica como medida de prevenção. In Conselho Federal de Psicologia (Ed.), *Psicologia do tráfego: características e desafios no contexto do MERCOSUL* (1st ed., p. 132). Brasília: Conselho Federal de Psicologia.
- Brooke, N., Amália, M., & Cunha, A. (2011). A avaliação externa como instrumento da gestão educacional nos estados 1. *Estudos & Pesquisas Educacionais - Fundação Victor Civita*, 2, 17–79. Recuperado de http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/pdf/avaliacao_externa_fvc.pdf
- Burns, P. C., & Wilde, G. J. S. (1995). Risk taking in male taxi drivers: Relationships among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences*, 18(2), 267–278. doi: 10.1016/0191-8869(94)00150-Q
- Carvalho, L. de F., & Ambiel, R. A. M. (2017). Critérios para escolha de testes psicológicos. In M. R. C. Lins & J. C. Borsa (Eds.), *Avaliação Psicológica: aspectos teóricos e práticos* (1ª edição, pp. 480). Petrópolis, RJ: Editora Vozes.
- Carvalho, L. de F., Nunes, M. F. O., Primi, R., & Silva Nunes, C. H. S. da. (2012). Evidências desfavoráveis para avaliação da personalidade com um instrumento de 10 itens. *Paidéia*, 22(51), 63–71. Recuperado de www.scielo.br/paideia. doi: 10.1590/S0103-863X2012000100008
- Cattell, R. B. (1946). *The description and measurement of personality*. Yonkers, NY: World Books.
- Cattell, R. B. (1966). The meaning and strategic use of factor analysis. Em R. B. Cattell (Org), *Handbook of multivariate experimental psychology*, pp. 174-243. Chicago: Rand McNally.
- Cole, J. S., & Osterlind, S. J. (2008). Investigating Differences between Low- and High-Stakes Test Performance on a General Education Exam. *Journal of General Education*, 57(2), 119–130. doi: 10.1353/jge.0.0018

- Conselho Federal de Psicologia. Resolução N°01. Institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito. Recuperado de http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/62976927/doi-2019-02-12-resolucao-n-1-de-7-de-fevereiro-de-2019-62976886
- Cortes, G. M. (1952). Colaboração das seleções médica e psicotécnica à prevenção de acidentes de trânsito - a que podem e devem prestar. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 4(3), 45–51. Recuperado de <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/abpt/article/view/13070>
- Costa, A. R. L., & Hauck, N. (2017). Menos desejabilidade social é mais desejável: neutralização de instrumentos avaliativos de personalidade. *Interação Em Psicologia*, 21(3), 239–249. Recuperado de <https://revistas.ufpr.br/psicologia/article/view/53054/34068>. doi: 10.5380/psi.V21i3.53054
- Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1995). Persons, Places, and Personality: career assessment using the revised NEO personality inventory. *Journal of Career Assessment*, 3(2), 123–139. doi: 10.1177/106907279500300202
- Cremona, A. (1986). Mad drivers: psychiatric illness and driving performance. *British Journal of Hospital Medicine*, 35(3), 193–195. Recuperado de <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/3742131>
- Cristo-Silva, F. H. V. (2011). Departamento de Trânsito (DETRAN). In A. M. Jacó-Vilela (Ed.), *Dicionário histórico de instituições da psicologia no Brasil* (pp. 177–179). Rio de Janeiro: Imago.
- Cristo-Silva, F. H. V. (2012). A Psicologia do Trânsito e os 50 Anos de Profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 32, 176–193. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/pcp/v32nspe/v32speca13.pdf>

- Cristo-Silva, F. H. V., & Alchieri, J. C. de. (2010). Validade Preditiva de Instrumentos Psicológicos Usados na Avaliação Psicológica de Condutores. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 26(4), 695–706. Retrieved from <http://www.scielo.br/pdf/ptp/v26n4/13.pdf>
- Cristo-Silva, F. H. V. de, & Günther, H. (2009). Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas Em Psicologia*, 17(1), 163–175. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000100014
- Crocker, L., & Algina, J. (1986). *Introduction to Classical and Modern Test Theory*. Wadsworth Publishing.
- Crowne, D. P., & Marlowe, D. (1960). A new scale of social desirability independent of psychopathology. *Journal of Consulting Psychology*, 24(4), 349–354. doi: 10.1037/h0047358
- Crutzen, R., & Göritz, A. S. (2010). Social desirability and self-reported health risk behaviors in web-based research: three longitudinal studies. *BMC Public Health*, 10(1), 720. doi: 10.1186/1471-2458-10-720
- Dahlen, E. R., & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41(5), 903–915. doi:10.1016/j.paid.2006.03.016
- Day, D. V., & Silverman, S. B. (1989). Personality and job performance: evidence of incremental validity. *Personnel Psychology*, 42(1), 25–36. doi:10.1111/j.1744-6570.1989.tb01549.x
- DeCesare, D. (2002). How High Are the Stakes in High-Stakes Testing? *Principal*, 81(3), 10–12. Recuperado de <https://eric.ed.gov/?id=EJ637120>
- Decreto-Lei nº 3.651, de 11 de setembro de 1941. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. (1941). Brasil. Recuperado de <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3651-11-setembro-1941-413903-publicacaooriginal-1-pe.html>

- Dijkstra, W., Smit, J. H., & Comijs, H. C. (2001). Using social desirability scales in research among the elderly. *Quality and Quantity*, 35(1), 107–115. doi:10.1023/A:1004816210439
- Edwards, A. L. (1953). The relationship between the judged desirability of a trait and the probability that the trait will be endorsed. *Journal of Applied Psychology*, 37, 90–93.
Recuperado de https://www.upress.umn.edu/test-division/bibliography/1950-1959/1953/edwards_relationship_1953
- Ellingson, J.E. (2012). People fake only when they need to fake. In M. Ziegler, C. MacCann, & R. D. Roberts (Eds.), *New perspectives on faking in personality assessment* (pp. 19–33). New York: Oxford University Press.
- Ellingson, Jill E., Sackett, P. R., & Hough, L. M. (1999). Social desirability corrections in personality measurement: Issues of applicant comparison and construct validity. *Journal of Applied Psychology*, 84(2), 155–166. doi: 10.1037/0021-9010.84.2.155
- Eysenck, H. J., & Eysenck, S. B. (1976). *Psychoticism as a dimension of personality*. London: Hodder and Stoughton.
- Eysenck, H. J., & Eysenck, M. W. (1987). *Personalidad y diferencias individuales*. Madrid: Pirámides.
- Fernandez Seara, J. L. (1978). Psychology of the automobile driver: Personality factors of drivers with multiple accidents. *Revista de Psicologia General y Aplicada*, 33(151), 217-228.
- Franz, C. M., & Vieira, R. J. S. (2012). *A história do trânsito e sua evolução*. Faculdade Dom Bosco.
Recuperado de http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf
- Friedman, H. S., & Schustack, M. W. (2004). *Teorias da personalidade: da teoria clássica à pesquisa moderna* (2a ed). São Paulo: Prentice Hall.

- Furnham, A. (1986). Response bias, social desirability and dissimulation. *Personality and Individual Differences*, 7(3), 385–400. doi: 10.1016/0191-8869(86)90014-0
- Ganster, D. C., Hennessey, H. W., & Luthans, F. (1983). Social Desirability Response Effects: Three Alternative Models. *Academy of Management Journal*, 26(2), 321–331. doi:10.5465/255979
- Godoy, S. L. de, & Noronha, A. P. P. (2005). Instrumentos psicológicos utilizados em seleção profissional. *Revista Do Departamento de Psicologia. UFF*, 17(1), 139–159. doi: 10.1590/S0104-80232005000100011
- Goertz, M., & Duffy, M. (2003). Mapping the Landscape of High-Stakes Testing and Accountability Programs. *Theory Into Practice*, 42(1), 4–11. doi: doi.org/10.1207/s15430421tip4201_2
- Goldberg, L. R. (1981). Language and individual differences: The search for universals in personality lexicons, 141–165.
- Goldberg, L. R. (1993). The structure of phenotypic personality traits. *The American Psychologist*, 48(1), 26–34. Recuperado de <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/8427480>
- Goldberg, L. R. (1992). The development of markers for the Big-Five factor structure. *Psychological Assessment*, 4(1), 26–42. doi: 10.1037/1040-3590.4.1.26
- Gouveia, V. V., Diniz, P. K. C., Palmeira, J., Cavalcanti, N., & Gouveia, R. S. V. (2008). *Cenários da agressão no trânsito: a percepção que as pessoas têm de um motorista agressivo. Psicologia em Estudo* (Vol. 13). Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/pe/v13n1/v13n1a17.pdf>
- Gouveia, V. V., Guerra, V. M., Sousa, D. M. F. de, Santos, W. S., & Costa, J. de M. (2009). Escala de Desejabilidade Social de Marlowe-Crowne: evidências de sua validade fatorial e consistência interna. *Aval. Psicol*, 8(1), 87–98. Recuperado de <http://bases.bireme.br/cgi->

bin/wxislind.exe/iah/online/?IsisScript=iah/iah.xis&src=google&base=LILACS&lang=p&nextAction=lnk&exprSearch=514554&indexSearch=ID

- Grimm, P. (2010). Social Desirability Bias. *Wiley International Encyclopedia of Marketing*. doi: 10.1002/9781444316568.wiem02057
- Hauck Filho, N., & Valentini, F. (2019). O controle da desejabilidade social no autorrelato usando quádruplas de itens. *Revista Avaliação Psicológica*, 18(03). doi:10.15689/ap.2019.1803.ed
- Heerwig, J. A., & McCabe, B. J. (2009). Education and Social Desirability Bias: The Case of a Black Presidential Candidate. *Social Science Quarterly*, 90(3), 674–686. doi:10.1111/j.1540-6237.2009.00637.x
- Hoffmann, M.H. & González, L. (2003). Acidentes de trânsito e fator humano. Em: Hoffmann, M.H (org), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 377-391). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hough, L. M., & Oswald, F. L. (2008). Personality Testing and Industrial–Organizational Psychology: Reflections, Progress, and Prospects. *Industrial and Organizational Psychology*, 1(3), 272–290. doi:10.1111/j.1754-9434.2008.00048.x
- Howard, P. J., & Howard, J. M. (1995). *The Big Five Quickstart: An Introduction to the Five-Factor Model of Personality for Human Resource Professionals*. Charlotte: Centre for Applied Cognitive Studies. doi: ED384754
- Hu, L. T., & Bentler, P. M. (1999). Cutoff criteria for fit indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternatives. *Structural Equation Modeling*, 6(1), 1–55. doi:10.1080/10705519909540118
- Hutz, C. S., Nunes, C. H., Silveira, A. D., Serra, J., Anton, M., & Wieczorek, L. S. (1998). O desenvolvimento de marcadores para a avaliação da personalidade no modelo dos cinco

- grandes fatores. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 11(2), 395–411. doi: 10.1590/S0102-79721998000200015
- Jackson, D. N., & Messick, S. (1958). Content and style in personality assessment. *Psychological Bulletin*, 55(4), 243–252. doi:10.1037/h0045996
- John, O. P., Naumann, L. P., & Soto, C. J. (2011). Paradigm Shift to the Integrative Big Five Trait Taxonomy: History, Measurement and Conceptual Issues. In R. W. Robins & L. A. Pervin (Eds.), *Handbook of personality: theory and research* (3rd ed, pp. 114–159). New York: The Guilford Press.
- Johnson, K. (1997). Frustration drives road rage. *Traffic Safety*, 2, 9-13.
- Jovanović, D., Lipovac, K., Stanojević, P., & Stanojević, D. (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(1), 43–53. doi:10.1016/j.trf.2010.09.005
- Kalton, G., & Schuman, H. (1982). The Effect of the Question on Survey Responses: A Review. *Journal of the Royal Statistical Society. Series A (General)*, 145(1), 42. doi: 10.2307/2981421
- Lajunen, T., & Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(2), 97–107. doi: 10.1016/S1369-8478(03)00008-1
- Lamounier, R., & Rueda, F. J. M. (2005). Avaliação psicológica com o PMK no contexto do trânsito. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 1(1), 25–32. Recuperado de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a05.pdf>

- Lei n 5.108, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. Recuperado de <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5108-21-setembro-1966-368929-norma-pl.html>
- Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Recuperado de <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro-1997-372348-publicacaooriginal-1-pl.html>
- Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017. Dispõe sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. Recuperado de <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/533537587/lei-13546-17>
- Lim, C., Sayed, T., & Navin, F. (2004). A driver visual attention model. Part 1. Conceptual framework. *Canadian Journal of Civil Engineering*, *31*(3), 463–472. doi:10.1139/104-020
- McAdams, D. P. (1992). The Five-Factor Model In Personality: A Critical Appraisal. *Journal of Personality*, *60*(2), 329–361. doi:10.1111/j.1467-6494.1992.tb00976.x
- McCrae, R. R., & Costa, P. T. (2011). The Five-Factor Theory of Personality. In R. W. Robins & L. A. Pervin (Eds.), *Handbook of personality: theory and research* (3rd ed, pp. 159–182). New York: The Guilford Press.
- McCrae, R. R., & John, O. P. (1992). An Introduction to the Five-Factor Model and Its Applications. *Journal of Personality*, *60*(2), 175–215. doi:10.1111/j.1467-6494.1992.tb00970.x
- McCrae, R., & Sutin, A. (2009). Openness to experience. In M. Leary & R. Hoyle (Eds.), *Handbook of individual differences in social behavior*. New York: The Guilford Press.
- McFarland, L. A., & Ryan, A. M. (2000). Variance in faking across noncognitive measures. *Journal of Applied Psychology*, *85*(5), 812–821. doi: 10.1037/0021-9010.85.5.812

- Meston, C. M., Heiman, J. R., Trapnell, P. D., & Paulhus, D. L. (1998). Socially desirable responding and sexuality self-reports. *Journal of Sex Research, 35*(2), 148–157. doi: 10.1080/00224499809551928
- Ministério da Saúde. (2019). Homens são os que mais morrem de acidentes no trânsito. Recuperado de <http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45466-homens-sao-maiores-vitimas-de-acidentes-no-transito>
- Mira, A. M. G. (1984). Critérios para qualificar um candidato a motorista psicologicamente inapto pelo teste PMK. *Psicologia & Trânsito, 2*(1), 37-46.
- Mognon, J. F., & Rueda, F. J. M. (2016). Avaliação da personalidade no contexto do trânsito: revisão de literatura. *Avaliação Psicológica, 15*, 33–43. doi: 10.15689/ap.2016.15ee.04
- Monteiro, C. A. S., & Günther, H. (2006). Agressividade, raiva e comportamento de motorista. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito, 2*(1), 9–17. Recuperado de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v2n1/v2n1a03.pdf>
- Costa, A. R. L., & Hauck, N. (2017). Menos desejabilidade social é mais desejável: neutralização de instrumentos avaliativos de personalidade. *Interação Em Psicologia, 21*(3), 239–249. Retrieved from <https://revistas.ufpr.br/psicologia/article/view/53054/34068>
- Nederhof, A. J. (1985). Methods of coping with social desirability bias: A review. *European Journal of Social Psychology, 15*(3), 263–280. doi: 10.1002/ejsp.2420150303
- Noronha, A. P. P., Amaral, A. E. de V., Werlang, B. S. G., Reppold, C. T., Nascimento, E., Miguel, F. K., Primi, R. (2013). *Cartilha avaliação psicológica*. (Conselho Federal de Psicologia, Ed.) (1ªed). Brasília: Conselho Federal de Psicologia. Recuperado de <http://www.cfp.org.br>

- Nunes, C. H. S. da S., & Hutz, C. S. (2002). O modelo dos cinco grandes fatores de personalidade. In Primi, R. (Ed.), *Temas em avaliação psicológica* (pp. 40–49). Ribeirão Preto, SP: Casa do Psicólogo.
- Paulhus, D. (1991). Measurement and control of response bias. In Robinson, J. P.; Shaver, P. R. & Wrightsman, L. S. (Eds.), *Measures of personality and social psychological attitudes* (pp. 17–60). San Diego: Academic Press.
- Paulhus, D. L. (1984). Two-component models of socially desirable responding. *Journal of Personality and Social Psychology*, 46(3), 598–609. doi: 10.1037/0022-3514.46.3.598
- Paulhus, D. L. (1986). Self-deception and impression management in test responses. In A. Angleitner & J. S. Wiggins (Eds.), *Personality assessment via questionnaires: Current issues in theory and measurement* (pp. 143–165). New York: Springer-Verlag.
- Paulhus, D. L. (2011). Overclaiming on Personality Questionnaires. In Ziegler, M.; MacCann, C. & Roberts, R. D. (Eds.), *New perspectives on faking in personality assessment* (pp. 151–164). New York: Oxford University Press.
- Peabody, D. (1967). Trait inferences: Evaluative and descriptive aspects. *Journal of Personality and Social Psychology*, 7(4, Pt.2), 1–18. doi: 10.1037/h0025230
- Pestonjee, D. M., Singh, A. P., & Singh, U. B. (1980). Personality Factors in Road Accidents. *The Japanese Journal of Experimental Social Psychology*, 20(1), 69–73. doi:10.2130/jjesp.20.69
- Primi, R. (2005). Temas em Avaliação Psicológica. *Avaliação Psicológica*, 4(1), 87–88.
- Costa, A. R. L., & Hauck, N. (2017). Menos desejabilidade social é mais desejável: neutralização de instrumentos avaliativos de personalidade. *Interação Em Psicologia*, 21(3), 239–249. Retrieved from <https://revistas.ufpr.br/psicologia/article/view/53054/34068>

- Quirino, G.S. & Villemor-Amaral, A.E. (2015). Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. *Revista Psicologia e Saúde*, 7(2), 125-132. Recuperado de: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2177-093X2015000200006
- Rebollo, I., & Harris, J. R. (2006). Genes, ambiente e personalidade. In C. E. Flores-Mendoza & R. Colom (Eds.), *Introdução à Psicologia das diferenças individuais* (1st ed., p. 456). Porto Alegre: Artmed.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos* (1^a ed.). São Paulo: E.P.U.
- Sabey, B. E. & Staughton, G. C. (1975). Interacting roles of road environment, vehicle and road users in accidents (pp. 370-386). In Manuscrito apresentado na 5 International Conference of the International Association for Accident and Traffic Medicine. Londres.
- Sánchez Bernardos, M. L., In Dolores Avia, M. (1995). Personalidad: Aspectos cognitivos y sociales. Madrid: Pirámide.
- Schmitt, D. P., Allik, J., McCrae, R. R., & Benet-Martínez, V. (2007). The Geographic Distribution of Big Five Personality Traits. *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 38(2), 173–212. doi: 10.1177/0022022106297299
- Schultz, D. P. & Schultz, S. E. (2002). Teorias da Personalidade. São Paulo: Ed. Pioneira Thomson Learning.
- Schuman, H., & Presser, S. (1981). Questions and answers in attitude surveys. New York: Academic Press.
- Schwartz, S. H., Verkasalo, M., Antonovsky, A., & Sagiv, L. (1997). Value priorities and social desirability: Much substance, some style. *British Journal of Social Psychology*, 36(1), 3–18. doi: 10.1111/j.2044-8309.1997.tb01115.x

- Silva, H. O. M. da. (2018). As Contribuições da Avaliação Psicológica no Contexto do Trânsito. *Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento*. Ano 03, 06(06), 123–134. Recuperado de <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/psicologia/contexto-do-transito>
- Smith, D. I., & Kirkham, R. W. (1981). Relationship between some personality characteristics and driving record. *British Journal of Social Psychology*, 20(4), 229–231. doi:10.1111/j.2044-8309.1981.tb00491.x
- Soto, C. J., & John, O. P. (2017). The next Big Five Inventory (BFI-2): Developing and assessing a hierarchical model with 15 facets to enhance bandwidth, fidelity, and predictive power. *Journal of Personality and Social Psychology*, 113(1), 117–143. doi: 10.1037/pspp0000096
- Sullman, M. J. M., & Taylor, J. E. (2010). Social desirability and self-reported driving behaviours: Should we be worried? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(3), 215–221. doi: 10.1016/J.TRF.2010.04.004
- Tourangeau, R., Rips, L. J., & Rasinski, K. (2000). An introduction and a point of view. In R. Tourangeau, L. J. Rips, & K. Rasinski (Eds.), *The psychology of survey response* (pp. 1–22). Cambridge University Press.
- Treat, J. R., Tumbas, N. S., McDonald, S. T., Shinar, D., & Hume, R. D. (1979). Tri-level study of the causes of traffic accidents. executive summary. *Traffic*, 34(3) 535-577.
- Urbina, S. (2007). *Fundamentos de Testagem Psicológica* (1ªed.). São Paulo: Artmed.
- Uziel, L. (2010). Rethinking social desirability scales: From impression management to interpersonally oriented self-control. *Perspectives on Psychological Science*. doi:10.1177/1745691610369465
- Uziel, L. (2014). Impression management (“Lie”) scales are associated with interpersonally oriented self-control, not other-deception. *Journal of Personality*, 82(3), 200–212. doi:10.1111/jopy.12045

- Vasconcellos, S. J. L., Pozzobon, F. A., Das Cas, A. R., Moraes, O. F., Rocha, A. M., & Ferraz, R. C. (2018). Instrumentos de autorrelato para avaliar traços antissociais medem o que objetivam medir? *Avaliação Psicológica*, *17*(2), 163–169. doi: 10.15689/ap.2018.1702.13264.01
- Wetzel, E., Böhnke, J. R., & Brown, A. (2016). Response biases. In F. Leong, D. Bartram, F. Cheung, K. F. Geisinger, & D. Ilescu (Eds.), *The ITC international handbook of testing and assessment* (pp. 349-364). New York: Oxford University Press.
- Widiger, T. (2009). Neuroticism. In M. Leary & R. Hoyle (Eds.), *Handbook of individual differences in social behavior* (pp. 129–148). New York: The Guilford Press.
- Ziegler, M. (2006). *Situational Demand and Its Impact on Construct and Criterion Validity of a Personality Questionnaire: State and Trait, a Couple you just can't Study Separately!*
Recuperado de https://edoc.ub.uni-muenchen.de/6504/1/Ziegler_Matthias.pdf
- Ziegler, M., MacCann, C., & Roberts, R. (Eds.). (2011). *New Perspectives on Faking in Personality Assessment*. Oxford University Press. doi: 10.1093/acprof:oso/9780195387476.001.0001

Apêndice A - Construção de itens para controle de desejabilidade social

Fator	Itens para controle de desejabilidade social	
AMABILIDADE	Me preocupo com os outros e gosto de ajuda-los (C+, D+)	
	Sou egoísta, penso apenas em mim (C-, D-)	
	Importo-me tanto com os outros que pareço um tolo (C+, D-)	
	Consigo me desligar dos problemas dos outros (C-, D+)	
	Costumo contestar as pessoas (C-,D-)	
	Sou uma pessoa pacífica, que evita discussões (C+,D+)	
	Dou pouco importância às regras sem sentido (C-, D+)	
	Sou independente, faço as minhas próprias regras (C-,D+)	
	Mesmo não concordando eu costumo ficar quieto (C+, D-)	
	CONSCIENCIOSIDADE	Tende a ser desorganizado (C-, D-)
Tende a ser organizado (C+, D+)		
Sou obsessivo com a organização (C+,D-)		
Sou flexível com minha organização (C-, D+)		
Tende a ser preguiçoso (C-,D-)		
Costumo ser esforçado para cumprir as minhas tarefas (C+,D+)		
Sou inflexível no cumprimento dos meus deveres e quando estabeleço uma meta vou até o final, custe o que custar (C+,D-)		
Sou tolerante comigo e me permito relaxar, mesmo que eu tenha uma tarefa importante para cumprir (C-,D+)		
NEUROTICISMO		Sou calmo, e controlo bem meu estresse (C-,D+)
		Tenho tanta energia que me estresso quando algo dá errado (C+,D+)
	Sou calmo até demais, mesmo quando não poderia (C-,D-)	
	Sou estressado (C+,D-)	
	Consigo controlar minhas emoções (C-,D+)	
	Não me reprimo, deixo as emoções me guiarem (C+,D+)	
	Sou impulsivo, não sei controlar minhas emoções (C+,D-)	
	Sou frio emocionalmente, minha razão é superior as minhas emoções(C-,D-)	

Legenda: C+, polo positivo do construto; C-, polo negativo do construto; D+, item desejável; D-, item indesejável.

Apêndice B - Questionário Sociodemográfico

1- Idade: _____

2- Sexo: F() M()

3- Escolaridade:

Ensino Médio Cursando ()

Ensino Médio Completo ()

Ensino Superior Cursando ()

Ensino Superior Completo ()

Curso: _____

4- Profissão:

Motorista ()

Outra () Qual ? _____

5- Pretensão da Avaliação Pericial:

Primeira Habilitação ()

Renovação ()

Nenhuma ()

6- Envolvimento em acidente de trânsito:

Sim () Motivo: _____ Ano: _____

Não ()

7- CNH suspensa ou cassada:

Sim () Motivo: _____ Ano: _____

Não ()

8- Briga no trânsito:

Sim () Motivo: _____

Não ()

9- Pontos na CNH no último ano:

Sim () Quantos pontos: _____

Não ()

Se sim, motivo da pontuação:

Celular ()

Cinto de segurança ()

Velocidade ()

Bebida alcoólica ()

Outros: _____

Apêndice C - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Desejabilidade Social na Avaliação de Personalidade *High e Low Stake* no contexto do trânsito

Eu,, R.G, abaixo assinado, dou meu consentimento livre e esclarecido para participar como voluntário do projeto de pesquisa supracitado, sob a responsabilidade dos pesquisadores Drº Felipe Valentini e Fernanda de Mello Macedo do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu nível Mestrado em Psicologia da Universidade São Francisco.

Assinando este Termo de Consentimento estou ciente de que:

1 - O objetivo da pesquisa é avaliar a desejabilidade social no instrumento de autorrelato *Big Five Inventory 2 – BFI-2* em motoristas e estudantes universitário;

2 - Durante o estudo serão aplicados os instrumentos: Questionário Sociodemográfico e *Big Five Inventory – BFI*, com duração aproximada de 15 minutos;

3 - Obtive todas as informações necessárias para poder decidir conscientemente sobre a minha participação na referida pesquisa;

4 - As respostas a estes instrumentos não apresentam riscos conhecidos a minha saúde física e mental, não sendo provável que ocorra desconforto emocional;

5 - Estou livre para interromper a qualquer momento minha participação na pesquisa, não havendo qualquer prejuízo decorrente da decisão;

6 - Meus dados pessoais serão mantidos em sigilo e os resultados gerais obtidos na pesquisa serão utilizados apenas para alcançar os objetivos do trabalho, expostos acima, incluída sua publicação na literatura científica especializada;

7 - Poderei contatar o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade São Francisco, situado à Av. São Francisco de Assis 218, bairro Cidade Universitária, Cep: 12916-900, Bragança Paulista/SP para apresentar recursos ou reclamações em relação à pesquisa pelo telefone: (11) 24548981 ou e-mail: comitê.etica@saofrancisco.edu.br

8 - Poderei entrar em contato com um dos responsáveis pelo estudo, Fernanda de Mello Macedo, sempre que julgar necessário pelo telefone (19) 3779-3300; e-mail: fernanda_m_macedo@yahoo.com.br;

9 - Este Termo de Consentimento é feito em duas vias, sendo que uma permanecerá em meu poder e outra com o pesquisador responsável.

Campinas, _____ de _____ de 2019.

Assinatura do participante:

Assinatura do pesquisador responsável:

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (2ª via)

Desejabilidade Social na Avaliação de Personalidade *High* e *Low Stake* no contexto do trânsito

Eu,.....,R.G....., abaixo assinado, dou meu consentimento livre e esclarecido para participar como voluntário do projeto de pesquisa supracitado, sob a responsabilidade dos pesquisadores Drº Felipe Valentini e Fernanda de Mello Macedo do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* nível Mestrado em Psicologia da Universidade São Francisco.

Assinando este Termo de Consentimento estou ciente de que:

1 - O objetivo da pesquisa é avaliar a desejabilidade social no instrumento de autorrelato *Big Five Inventory 2* – BFI-2 em motoristas e estudantes universitário;

2 - Durante o estudo serão aplicados os instrumentos: Questionário Sociodemográfico e *Big Five Inventory* – BFI, com duração aproximada de 15 minutos;

3 - Obtive todas as informações necessárias para poder decidir conscientemente sobre a minha participação na referida pesquisa;

4 - As respostas a estes instrumentos não apresentam riscos conhecidos a minha saúde física e mental, não sendo provável que ocorra desconforto emocional;

5 - Estou livre para interromper a qualquer momento minha participação na pesquisa, não havendo qualquer prejuízo decorrente da decisão;

6 - Meus dados pessoais serão mantidos em sigilo e os resultados gerais obtidos na pesquisa serão utilizados apenas para alcançar os objetivos do trabalho, expostos acima, incluída sua publicação na literatura científica especializada;

7 - Poderei contatar o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade São Francisco, situado à Av. São Francisco de Assis 218, bairro Cidade Universitária, Cep: 12916-900, Bragança Paulista/SP para apresentar recursos ou reclamações em relação à pesquisa pelo telefone: (11) 24548981 ou e-mail: comitê.etica@saofrancisco.edu.br

8 - Poderei entrar em contato com um dos responsáveis pelo estudo, Fernanda de Mello Macedo, sempre que julgar necessário pelo telefone (19) 3779-3300; e-mail: fernanda_m_macedo@yahoo.com.br

9 - Este Termo de Consentimento é feito em duas vias, sendo que uma permanecerá em meu poder e outra com o pesquisador responsável.

Campinas, ____ de _____ de 2019.

Assinatura do participante:

Assinatura do pesquisador responsável:

Anexo 1 – Big Five Inventory – BFI-2

Big Five Inventory 2 (BFI-2, Soto & John, 2017)

Parte 2

Abaixo apresentamos algumas características pessoais que podem ou não ter a ver com você. Por favor, escolha um dos números, na escala abaixo, que melhor indique sua opinião em relação a você mesmo, e assinale o número ao lado de cada afirmação. Vale ressaltar que não existem respostas certas ou erradas.

1	2	3	4	5
Nada	Pouco	Moderadamente	Muito	Totalmente
Não tem nada a ver comigo	Tem um pouco a ver comigo	Às vezes tem e às vezes não tem a ver comigo	Tem muito a ver comigo	Tem tudo a ver comigo

Item	1 – Nada	2 – Pouco	3 – Moderadamente	4 – Muito	5 – Totalmente	1	2	3	4	5
1	Sou extrovertido, sociável					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2	Me importo com os outros e tento ajudá-los quando precisam de mim					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3	Costumo ser desorganizado					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4	Sou calmo, e controlo bem meu estresse					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5	Tenho poucos interesses artísticos					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6	Falo sobre minha opinião, mesmo que seja diferente das outras pessoas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7	Trato as pessoas com respeito					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8	Costumo ser preguiçoso					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9	Mantenho meu otimismo mesmo depois de uma experiência ruim					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10	Tenho curiosidade sobre muitos assuntos diferentes					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11	Raramente sinto-me empolgado ou com muitas expectativas sobre algo					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12	Costumo achar defeitos nos outros					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13	Sou responsável, faço minha parte do trabalho					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14	Meu humor varia com muita rapidez, facilmente fico mal-humorado					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15	Sou inventivo, descubro maneiras mais espertas de fazer as coisas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
16	Costumo ser quieto					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17	Pouco me importo com os outros					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18	Sou organizado, gosto de manter as coisas em ordem					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19	Sou meio tenso					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
20	Admiro a arte, música ou literatura					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
21	Assumo com facilidade a posição de liderança, de poder					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
22	Costumo contestar as pessoas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
23	Tenho dificuldade para começar as tarefas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
24	Sinto-me confiante, satisfeito com quem eu sou					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
25	Evito discussões intelectuais e filosóficas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
26	Sou menos ativo do que outras pessoas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
27	Tenho a tendência de perdoar as pessoas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
28	Sou meio desleixado, não tenho cuidado na hora de fazer as coisas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
29	Sou emocionalmente estável, dificilmente fico irritado					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
30	Tenho pouca criatividade					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
31	Sou tímido, inibido					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
32	Me preocupo com os outros e gosto de ajudá-los					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
33	Mantenho as coisas limpas e arrumadas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
34	Eu me preocupo demais com tudo					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
35	Dou valor à arte e à beleza					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
36	Acho difícil influenciar as pessoas					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Big Five Inventory 2 (BFI-2, Soto & John, 2017)

Item	1 – Nada	2 – Pouco	3 – Moderadamente	4 – Muito	5 – Totalmente	1	2	3	4	5
37	As vezes, sou mal-educado com os outros					0	0	0	0	0
38	Faço as tarefas bem e sem desperdício de tempo					0	0	0	0	0
39	Com frequência, sinto-me triste					0	0	0	0	0
40	Gosto de pensar profundamente sobre as coisas					0	0	0	0	0
41	Sou cheio de energia					0	0	0	0	0
42	Costumo duvidar das "boas intenções" dos outros					0	0	0	0	0
43	Sou uma pessoa comprometida, os outros podem contar comigo					0	0	0	0	0
44	Consigo controlar minhas emoções					0	0	0	0	0
45	Tenho dificuldade para imaginar coisas novas					0	0	0	0	0
46	Sou falante					0	0	0	0	0
47	Posso ser indiferente, frio e distante dos outros					0	0	0	0	0
48	Deixo as coisas bagunçadas, sem limpar					0	0	0	0	0
49	Dificilmente me sinto nervoso ou com medo					0	0	0	0	0
50	Acho chato teatro e poesia					0	0	0	0	0
51	Prefiro que os outros tomem as decisões					0	0	0	0	0
52	Sou educado e gentil com as pessoas					0	0	0	0	0
53	Sou persistente, me dedico às tarefas até que estejam terminadas					0	0	0	0	0
54	Com frequência sinto-me deprimido, triste					0	0	0	0	0
55	Tenho pouco interesse por ideias abstratas					0	0	0	0	0
56	Demonstro muito entusiasmo					0	0	0	0	0
57	Acredito na bondade das pessoas					0	0	0	0	0
58	As vezes, comporto-me de forma irresponsável					0	0	0	0	0
59	Sou nervoso, fico irritado com facilidade					0	0	0	0	0
60	Sou original, tenho ideias novas					0	0	0	0	0
61	Sou desinibido, sociável					0	0	0	0	0
62	Sou dominante, sei como liderar					0	0	0	0	0
63	Contagio os outros com meu entusiasmo					0	0	0	0	0
64	Tenho compaixão, um coração mole					0	0	0	0	0
65	Gosto de ajudar os outros, não sou egoísta					0	0	0	0	0
66	Costumo tratar as pessoas com respeito					0	0	0	0	0
67	Começo bate-bocas com os outros					0	0	0	0	0
68	Não me importo em ser mal-educado com os outros					0	0	0	0	0
69	Costumo perdoar as pessoas					0	0	0	0	0
70	Sou um trabalhador/ aluno dedicado					0	0	0	0	0
71	Preocupo-me pouco em cumprir prazos e compromissos					0	0	0	0	0
72	Sou deprimido					0	0	0	0	0
73	Fico de mal humor com facilidade					0	0	0	0	0
74	Tenho um bom controle das minhas emoções					0	0	0	0	0
75	Sou apaixonado por arte, música ou literatura					0	0	0	0	0
76	Gosto de atividades artísticas					0	0	0	0	0

Anexo 2 - Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Desejabilidade Social na Avaliação de Personalidade

Pesquisador: FERNANDA DE MELLO MACEDO

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 10411119.6.0000.5514

Instituição Proponente: Universidade São Francisco-SP

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 3.253.340

Apresentação do Projeto:

Trata-se de um projeto de mestrado, que prevê a participação de 450 pessoas, das quais, 300 indivíduos que farão a avaliação psicológica pericial e 150 estudantes universitários. Os participantes terão idade igual ou superior a 18 anos. Eles responderão ao questionário sociodemográfico e ao Big Five Inventory – BFI-2, coletivamente, sendo que 15 minutos são estimados para a finalização da tarefa.

Objetivo da Pesquisa:

De acordo com a proponente, o objetivo do estudo é:

"Avaliar a desejabilidade social no Instrumento de autorrelato Big Five Inventory 2 – BFI-2 em motoristas e estudantes universitários".

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Não são previstos riscos para os participantes e os benefícios não são considerados diretos.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

O delineamento é adequado e tende a responder ao objetivo do estudo.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Foram anexados os termos obrigatórios, a saber, o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e

Endereço: Av. São Francisco de Assis, 218
 Bairro: Cidade Universitária CEP: 12.916-000
 UF: SP Município: BRAGANCA PAULISTA
 Telefone: (11)2454-8981 E-mail: comite.etica@usf.edu.br