



Universidad de
San Andrés

Universidad de San Andrés

Departamento de Economía

Licenciatura en Economía

**Procesos de gobierno y hábitos de consumo:
Ford Falcon y la Dictadura Militar**

Autor: Bautista Tettamanti

Legajo: 30226

Mentora: María Amelia Gibbons

Buenos Aires, 01 de mayo de 2022

Resumen

En el presente trabajo se discute el efecto del Proceso de Reorganización Nacional en los niveles de consumo del modelo Ford Falcon, debido a la asociación de dicho gobierno con la utilización cotidiana de este automóvil. Para evaluar este impacto se utilizará la metodología de Control Sintético. El trabajo constituye un acercamiento al análisis del impacto de los procesos de gobiernos en los hábitos de consumo de la población.



Universidad de
San Andrés

Introducción

Comprender los hábitos de consumo resulta una tarea fundamental para cualquier proveedor de bienes y servicios. En la actualidad, gracias al avance de la tecnología y de las nuevas culturas organizacionales, buscar entender las necesidades de la gente es cada vez más común en las empresas. Particularmente, este nuevo entendimiento de los consumidores por parte de las empresas ha llevado a comprender qué factores tiene en cuenta la población a la hora de demandar, o no, un determinado bien o servicio.

En este contexto, existe una tendencia dentro de los negocios que plantea que los consumidores no sólo tienen en cuenta la utilidad o los beneficios intrínsecos de un determinado producto. Si no también suelen analizar un amplio espectro de determinantes a la hora de elegir sus bienes de consumo. Dentro de este espectro, suelen considerar los valores o creencias a los que se encuentra asociado un determinado producto o grupo social que consume el mismo. Esta valoración es considerada el valor social del producto o servicio (Sheth, Newman y Gross, 1991).

Esta conceptualización no es del todo moderna, dado que en el libro de Veblen (1899) “Teoría de la Clase Ociosa” ya se hablaba acerca del valor simbólico de un producto en el imaginario social. De hecho, Veblen (1899) argumenta que la motivación principal de los consumidores es adquirir un estatus de honorabilidad. De esta manera, la concepción social acerca de un determinado producto resulta fundamental para definir sus niveles de consumo. Entonces serán cruciales las concepciones morales asociadas al producto en el imaginario colectivo, a la hora de que un consumidor analice si obtener o no un determinado bien.

A partir de esta idea de la simbología social de los bienes, es que en el trabajo en cuestión nos preguntamos si existió un efecto en el consumo del modelo Ford Falcon como consecuencia de la asociación de dicho producto con el Gobierno Militar entre 1976-1983 (reconocido como el Proceso de Reorganización Nacional). Durante este Gobierno Militar y posterior al mismo, el gran ícono visual característico era el Falcon Verde. Este modelo fue utilizado por grupos militares durante todo el período 1976-1983. En particular, según el expediente 274/77, en octubre de 1977 se ordenó la compra de 90 automóviles Modelo Ford Falcon sin patente y sin especificar que fueran para las fuerzas de seguridad (Reati, 2009).

A lo largo de todo el Gobierno, era un secreto a voces el hecho de que existían grupos militares circulando a lo largo del país en autos modelo Ford Falcon de color verde, buscando potenciales grupos subversivos u opositores a su gobierno.¹ De esta forma, el modelo Ford Falcon fue asociado de manera negativa en el imaginario colectivo. Por lo que tendría sentido argumentar que esta asociación Militares-Falcon no sería beneficiosa para Ford y sus niveles de venta. Una caída en su consumo iría en línea con Kamins et. al. (1997) quienes argumentan y evalúan empíricamente a través de encuestas y estudios experimentales, que los rumores acerca de un determinado producto, sin importar que sean verdaderamente ciertos o no, afectan negativamente los niveles de consumo del producto en cuestión. Para llegar a dichas conclusiones, en este trabajo la encuesta realizada arroja como principal resultado que los consumidores tienen preferencias por difundir rumores negativos

¹ Ver por ejemplo, <http://museodelamemoria.gob.ar/page/noticias/id/568/title/Secuestran-43-Ford-Falcon-verdes-que-habr%C3%ADa-usado-la-dictadura>

que positivos. Dicho resultado ayudaría a comprender porque hablamos de que la sociedad de la época estaría al tanto de la utilización del modelo Ford Falcon por parte del Gobierno Militar. Posteriormente, los estudios experimentales avalan nuevamente estas conclusiones.

El Proceso de Reorganización Nacional es el nombre con el que se reconoce la Dictadura Militar que tuvo lugar en la Argentina entre el 24 de marzo de 1976 y el 10 de diciembre de 1983. Este período es caracterizado como una de las épocas más violentas de la Argentina e incluso de Latinoamérica durante el siglo XX. Uno de los principales objetivos de dicho gobierno consistía en eliminar la excesiva influencia de los sindicatos de trabajadores en la toma de decisiones. Frente a esto, Klor, Saiegh y Satyanath (2021) encuentran que existe una relación positiva y robusta entre la represión a trabajadores y los vínculos sociales, económicos y/o políticos con el régimen. Esto quiere decir que, mientras más vinculados se encontraban los directivos de una empresa con el gobierno militar, mayores eran las probabilidades de desaparición de representantes de los sindicatos vinculados a esas compañías.

En esta línea, Basualdo (2006) narra diversos sucesos que relacionan el gobierno militar con marcas de la época. El caso más emblemático es, justamente, el de la empresa Ford Motors Argentina que entre marzo y mayo de 1976 contó con la desaparición de 25 delegados. Estos individuos fueron secuestrados en sus hogares o en la misma planta de Ford en General Pacheco. Diversos testimonios y declaraciones judiciales coinciden en que, a lo largo del Gobierno Militar, era moneda corriente convivir con cientos de soldados en la planta de General Pacheco ya que Ford le proveía apoyo logístico al Gobierno a cambio de favores para mantener el orden dentro de la compañía frente a reclamos salariales. Esta estrecha relación Gobierno-Empresa puede que ayude a explicar porque el Gobierno Militar utilizaba el modelo Falcon perteneciente a dicha marca.

En el trabajo en cuestión se estudiará si la Dictadura Militar generó una disminución en la demanda del modelo Ford Falcon, luego de finalizado su gobierno en 1983. Dicha disminución podría estar explicada por dos mecanismos. En primer lugar, por cuestiones ideológicas puede ocurrir que la gente deje de comprar dicho modelo o decida no hacerlo debido a no compartir las creencias o valores con los que el modelo estaba asociado luego de la dictadura. O en segundo lugar, por temor a sufrir algún ataque por parte de grupos opositores al Gobierno ya concluido. Sin embargo, en este trabajo no podrá identificarse cuál es el mecanismo detrás de la disminución de su consumo. Sí, vamos a poder identificar de forma rigurosa cuánto disminuyó la compra de este modelo utilizando la metodología de control sintético.

El trabajo se organiza de la siguiente manera. A continuación, en la sección de Metodología, se discute y describe la metodología de Control Sintético. Luego, se encuentra la sección de Datos en donde se presenta la información utilizada y se exponen consideraciones pertinentes. En la sección de resultados encontramos que parecería existir una disminución importante en los niveles de consumo del modelo Ford Falcon al finalizar la Dictadura Militar. Adicionalmente, en esta sección se encuentran los *tests* de placebo correspondientes. Y, finalmente, se plantea una conclusión del trabajo.

Metodología

El objetivo del trabajo consiste en evaluar el impacto del Proceso de Reorganización Nacional (1976-1983) en el consumo del modelo Ford Falcon una vez finalizado el Gobierno Militar. Para analizar los niveles de consumo, se utilizará la cantidad de registros del modelo Ford Falcon en el registro del automotor entre 1965-1986. El año considerado para evaluar es 1983 (el cuál llamaremos año del “evento”), año en el que terminó el Proceso de Reorganización Nacional.

Al tratarse de un contexto no experimental, lo recomendable para poder atribuir causalidad sería utilizar la estrategia de identificación de diferencias en diferencias. Dicha estrategia consistiría en comparar modelos tratados (i.e. afectados por el evento) y no tratados incluyendo en el análisis efectos fijos por modelo, que controlen por todos los factores invariantes en el tiempo e incluyendo efectos fijos por tiempo, para controlar por todos los shocks temporales comunes a todos los modelos. De esta manera, esta metodología compararía modelos tratados y no tratados, descontando las características invariantes en el tiempo y descontando también aquellos shocks temporales comunes a todos los modelos. El supuesto de identificación es que la venta de los modelos tratados se hubiera comportado de igual manera que la venta de los modelos no tratados en ausencia del evento, en esta ocasión entendido como el final de la Dictadura Militar en 1983. Esta estrategia resulta recomendable en un contexto no experimental porque es un estimador insesgado, a diferencia de, por ejemplo, el estimador de *Before and After* que funciona solo bajo el supuesto de identificación de que no existan *shocks* entre el pre y post tratamiento que afecten el *outcome*.

Sin embargo, en este trabajo se busca analizar la dinámica de mercado de un único modelo en afectado, por lo que no es posible utilizar dicha estrategia ya que existirían problemas de inferencia de los resultados al contar con solo una unidad tratada. Frente a esto, en el presente trabajo se utilizará la metodología de Control Sintético desarrollada por Abadie y Gardeazabal (2003), posteriormente extendida por Abadie, Diamond y Hainmuller (2010). La metodología de Control Sintético se interpreta de forma similar a diferencias en diferencias en un contexto donde hay solo una unidad de tratamiento, se calcula una tendencia pre-tratamiento y se asume que es un buen contrafactual de cómo se hubiese comportado el modelo afectado en ausencia del evento.

El Control Sintético consiste en la combinación ponderada de unidades no tratadas que simula la tendencia de la unidad tratada de mejor manera que cualquier unidad no tratada. El presente trabajo consiste en otorgar ponderaciones a todos los demás modelos de Ford no asociados con la Dictadura Militar. El algoritmo genera las ponderaciones con el objetivo de minimizar las diferencias en el *outcome* de interés en el período previo al tratamiento, entre el modelo de automóviles tratado y la combinación ponderada de unidades no tratadas de comparación. Aquellos modelos que obtengan ponderaciones positivas conformarán el Falcon Sintético, para utilizarlo como contrafáctico del Falcon.

De esta forma, se construye un Falcon Sintético, como resultado de la ponderación de los modelos no tratados, que va a satisfacer el supuesto de tendencias paralelas previas al evento (final de la Dictadura Militar). Bajo el supuesto de que en ausencia de tratamiento el modelo Falcon se hubiera comportado igual que el Falcon Sintético, esta metodología nos permite identificar el impacto de la Dictadura Militar en los niveles de consumo del Ford Falcon. Este último supuesto constituye el supuesto de identificación de la metodología de Control Sintético.

Formalmente, se tiene información para $J + 1$ modelos ($j = 1, \dots, J + 1$). Dentro de estos, asumimos que el primer modelo ($j = 1$) es el único expuesto a la intervención. Los J modelos restantes sirven como potenciales controles. El *donor pool*, el conjunto de potenciales comparaciones, $j = 2, \dots, J + 1$ es una colección de unidades no afectadas por el evento de interés. La muestra se extiende T periodos, en donde T_0 son los periodos pre-tratamiento y T_1 son los periodos post-tratamiento ($T = T_0 + T_1$). Para cada unidad, j , y tiempo t , observamos el *outcome* de interés (Y_{jt}). Adicionalmente, para cada unidad, j , observamos un conjunto de predictores X_{1t}, \dots, X_{kt} que puede incluir valores pre-tratamiento del *outcome* y que no se encuentran afectados por el tratamiento.

Entonces, el efecto del evento de interés para $j = 1$ en el momento t (con $t > T_0$) sería:

$$\alpha = Y_{1t} - Y_{1t}^N$$

donde Y_{1t} es el *outcome* de interés para $j = 1$ en el momento t , y Y_{1t}^N es el *outcome* potencial de interés para $j = 1$ en ausencia de tratamiento.

El objetivo es estimar Y_{1t}^N para $t > T_0$. En este caso, cómo hubiera evolucionado el nivel de consumo del modelo Ford Falcon en ausencia de la Dictadura Militar. Esto se lo conoce como el *outcome* del contrafáctico, el cual es inobservable, entonces se utiliza Control Sintético para estimarlo. En particular, dado un conjunto de ponderaciones no negativas, $W = [w_2, \dots, w_{J+1}]$, el estimador del *outcome* potencial, realizado por Control Sintético, corresponde al promedio ponderado de las cantidades de registros de automóviles para los modelos en el *donor pool*:

$$\hat{Y}_{1t}^N = \sum_{j=2}^{J+1} w_j Y_{jt} \quad \forall t > T_0$$

La metodología del Control Sintético selecciona las ponderaciones de manera tal que el Falcon Sintético construido se asemeje al modelo Ford Falcon antes de la Dictadura Militar en los valores de las variables X_{1t}, \dots, X_{kt} . Siguiendo la metodología de Abadie y Gardeazabal (2003) y Abadie, Diamond y Hainmuller (2010), las ponderaciones utilizadas $W^* = [w_2^*, \dots, w_{J+1}^*]$ fueron elegidas minimizando la diferencia cuadrada entre los valores pre-tratamiento de los k predictores para el modelo Ford Falcon y el *donor pool*.

$$\|Y_{1t} - Y_{1t}^N W\|_V = \sqrt{(Y_{1t} - Y_{1t}^N W)' V (Y_{1t} - Y_{1t}^N W)}$$

En donde V es una matriz semidefinida simétrica y positiva que refleja la importancia relativa asignada a cada predictor de consumo. La elección del V influye el ECM del estimador que será:

$$ECM(Y) = \frac{1}{T_0} \sum_{t=1}^{T_0} \left[\left(Y_{1t} - \sum_{j=1}^J w_j^*(V) Y_{jt} \right)^2 \right]$$

Entonces, para asignar mayores ponderaciones a variables con mayor poder predictivo en los niveles de consumo, elegimos V^* como el valor de V que minimiza el ECM para los niveles de consumo en todo el período pre-tratamiento. Las ponderaciones para el control sintético están dadas por $W^* = W^*(V^*)$.

Una vez computado el W^* , las tendencias pre y post tratamiento en las cantidades de registros de automóviles para el sintético construido, pueden ser obtenidas calculando los promedios ponderados correspondientes para cada año de la muestra, utilizando las ponderaciones positivas del *donor pool*. Los valores post-tratamiento para el grupo de control sintético sirven como estimaciones del escenario contrafáctico del modelo Ford Falcon, es decir, sin la asociación a la Dictadura Militar. Entonces, el efecto estimado de la intervención estará determinado por:

$$\hat{\alpha} = Y_{1t} - \sum_{j=2}^{J+1} w_j^* Y_{jt}$$

Datos

Para el presente trabajo se obtuvo información de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios. En primera instancia, se realizó una solicitud del registro de automóviles de todas las marcas y modelos posibles en los últimos cien años. Si bien la información se encuentra digitalizada, el Jefe del Departamento de Servicios Informáticos comentó acerca de la imposibilidad computacional de obtener esa información ya que eran más de 21,5 millones de observaciones. Frente a esta situación se realizó una solicitud más acotada en términos de modelos y período de tiempo. Dicha solicitud finalmente aceptada consta de todos los modelos registrados de la marca Ford en el período 1965-1986, y ésta es la base de datos utilizada para el trabajo.

Para la selección del *donor pool* se consideraron aquellos modelos que contaban con una cantidad significativa de observaciones. Tomamos como una cantidad significativa a partir de las 80 observaciones anuales aproximadamente, ya que debajo de dicho valor resultaba prácticamente imposible diferenciar modelos debido a los numerosos errores presentes en la base de datos. Adicionalmente, los modelos seleccionados fueron aquellos que contaban con observaciones para todo el período estudiado (1965-1986), lo cual lógicamente restringió de la muestra aquellos modelos que hayan llegado a la Argentina luego de 1965. Con respecto a los modelos que dejaron de ser producidos antes de 1986, no necesariamente serían descartados, debido a que las transferencias entre privados si se encontraban registradas. Esta venta de autos “usados” nos permite que ciertos autos, cuya producción fue descontinuada previa a 1986, se encuentren en nuestra base de datos.

De esta manera, la evaluación de impacto realizada cuenta con 95 mil registros de automotores del modelo Ford Falcon. Mientras que el grupo de controles cuenta con 16 modelos diferentes y un total de 470 mil registros, ambos para el período 1965-1986.

Como resultado final, el *donor pool* fue compuesto por los siguientes modelos correspondientes a la marca Ford: *F-100*, *Taurus version L*, *Taurus version GXL*, *Falcon Ghia*, *Sierra Ghia*, *F-100 Diesel*, *F-700*, *F-600*, *F-7000*, *F-350*, *J6LC1*, *F-700 Diesel*, *F-6000*, *F-600 Diesel*, *Falcon version Rural Standard*, *F-350 Diesel*, *F-250*, *Falcon version Ranchero*, *Falcon version Futura*.

El año del “tratamiento” es 1983, año en el que terminó el Proceso de Reorganización Nacional. Cabe destacar que se han testado los años anteriores, y a partir de 1983 es donde las

diferencias se vuelven cada vez más significativas.² De esta manera, lo que se busca observar a partir de este año es si la sociedad redujo el consumo del modelo Ford Falcon una vez terminada la Dictadura. En particular, esta potencial reducción podría deberse a cuestiones de ética relacionadas a no compartir los valores característicos del gobierno de facto de 1976-1983. O bien, por el temor existente a ser asociados erróneamente con los militares lo cual podría repercutir en recibir algún tipo de ataque por algún grupo opositor. Nuevamente, es preciso recordar que en el presente trabajo no se llevará a cabo una evaluación de mecanismos que explique esta potencial disminución.

A la hora de realizar el control sintético se utilizaron como predictores los niveles de registro en la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios para los años 1965, 1970, 1975 y 1980. Las ponderaciones obtenidas (expuestas en la sección de resultados) son prácticamente invariantes a los distintos años elegidos como predictores, por lo que el trabajo resulta consistente en este sentido (ver Anexo). En otras palabras, las ponderaciones eran positivas y similares para los mismos modelos, independientemente de los años utilizados (en este caso, 1965, 1970, 1975 y 1980).

Con respecto a la validez interna del modelo, la misma se encuentra perjudicada por cuestiones ajenas a la metodología de la estimación en sí. Esto se explica por las dificultades experimentadas con las bases de datos y su heterogeneidad de observaciones debido a cuestiones ya discutidas, que llevaron a la realización de una “preselección” del *donor pool*. Si bien esto último no lleva necesariamente a un problema de endogeneidad, podría ocasionar problemas a la hora de interpretar los resultados obtenidos. Adicionalmente, la problemática de la validez interna también se explica debido a la ausencia de predictores que afecten particularmente a ciertos modelos y no a otros, lo cual resulta en un impedimento a la hora de encontrar un sintético que se asemeje verdaderamente al modelo Ford Falcon. Por otro lado, la validez externa podría extenderse a aquellos países que hayan experimentado un proceso de gobierno militar en donde se haya asociado en el imaginario popular un determinado bien de consumo a dicho gobierno.

Resultados

Con respecto a los resultados obtenidos, a continuación, podemos observar las ponderaciones positivas otorgadas a los distintos modelos del *donor pool*.

Tabla 1: Ponderaciones modelos para el control sintético

Modelo	Ponderación
F-600	0,294
F-100	0,606

Podemos observar como los modelos F-100 (0,606) y F-600 (0,294) son considerados por el control sintético como los mejores modelos para reducir las diferencias pre-tratamiento en el *outcome* y asemejar las tendencias en el mismo período. Por otro lado, a continuación, se encuentran los

² Utilizando 1982 como año de tratamiento, el efecto estimado es similar.

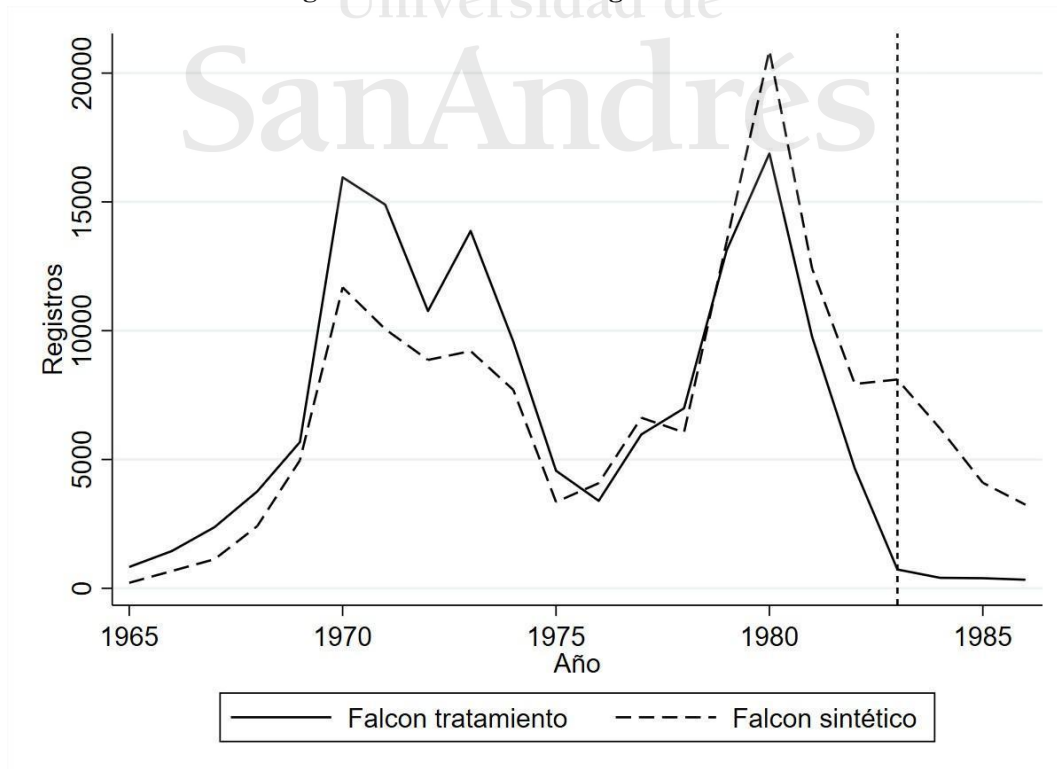
valores para los predictores pre-tratamiento seleccionados, recordar que cualquiera sea el año de registros utilizado como predictor, los modelos F-100 y F-600 continuaban siendo los elegidos con ponderaciones similares respectivamente. En la Tabla 2 podemos observar las diferencias en las medias de los predictores pre-tratamiento minimizadas por el control sintético.

Tabla 2: Medias de los predictores pre-tratamiento

	Falcón	Falcón sintético
Registros (1965)	828	213,854
Registros (1970)	15955	11681,39
Registros (1975)	4565	3351,594
Registros (1980)	16883	20879,05

En la Figura 1 encontramos el comportamiento de las tendencias pre-tratamiento entre el modelo Falcon y el Falcon Sintético construido con las ponderaciones discutidas previamente. En esta línea, podemos observar como ambas tendencias son similares pre-tratamiento lo cual da confianza al resultado encontrado. En particular, encontramos una disminución de un 90,99% de los verdaderos niveles de consumo del modelo Ford Falcon contra los niveles de consumo esperados reflejados en el Sintético construido. Adicionalmente, es preciso destacar que una vez finalizado el Gobierno cívico-militar la evolución de los niveles de registro del automotor para el modelo Ford Falcon se mantienen alrededor de cero.

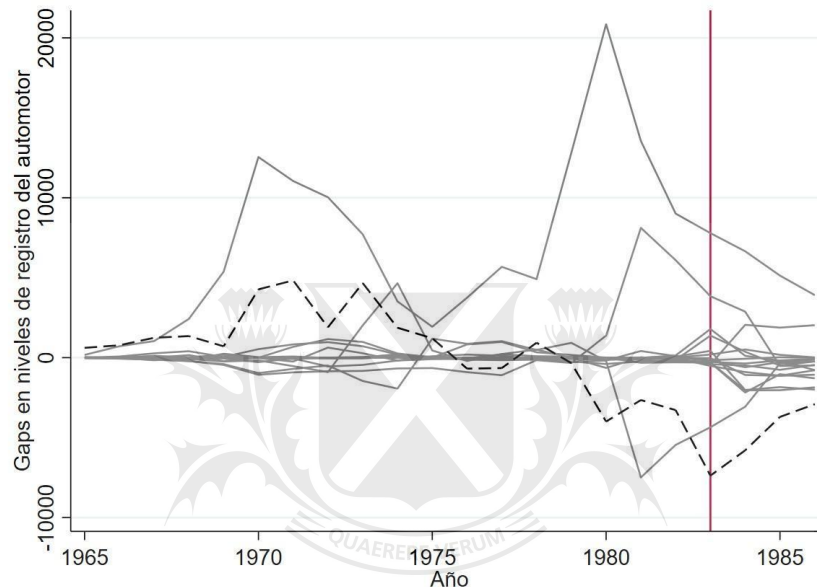
Figura 1: Tendencias en registros del automotor



Una vez realizado el control sintético, se llevaron a cabo los *placebo tests* para mejorar la inferencia de los resultados obtenidos. En primer lugar, en la Figura 2 encontramos los resultados del

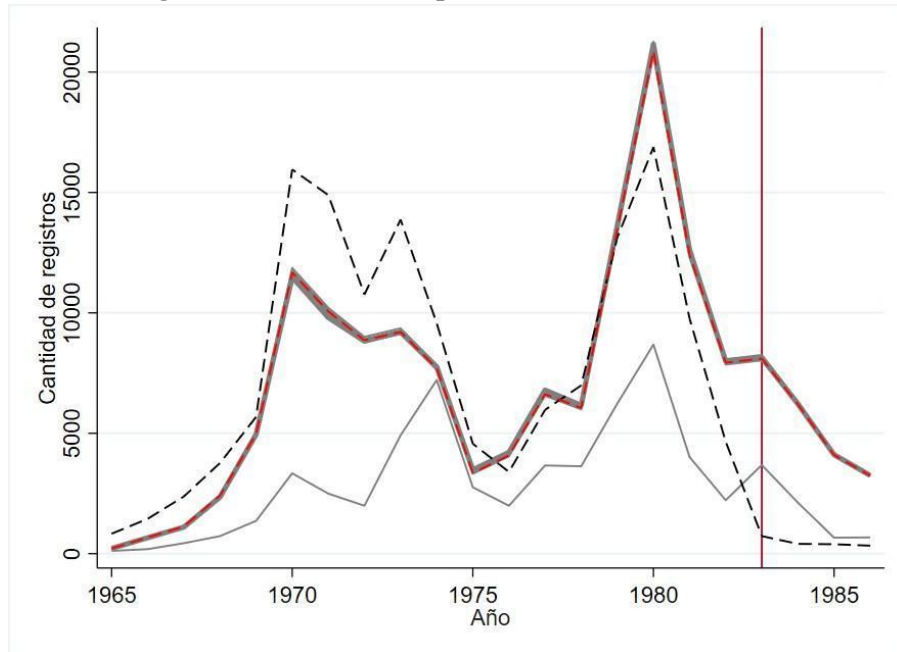
primer placebo test en donde se incluye ahora al modelo Falcon tratado dentro del *donor pool*, para construir un sintético para cada uno de los modelos. Específicamente, en la Figura 2 se encuentran computadas las diferencias entre cada modelo y su respectivo control sintético construido. De esta manera, como el resultado esperado era que post-tratamiento los niveles de registro del modelo Falcon disminuyan, para el trabajo en cuestión se busca que el gap sea negativo. Por lo que se debería observar la cantidad de gaps que se encuentren por debajo del gap para el tratamiento. Al observar la Figura 2, encontramos que ninguno de los placebos genera un gap por debajo del tratamiento por lo que el P-valor sería $(0/17) = 0$.

Figura 2: Placebo Gaps

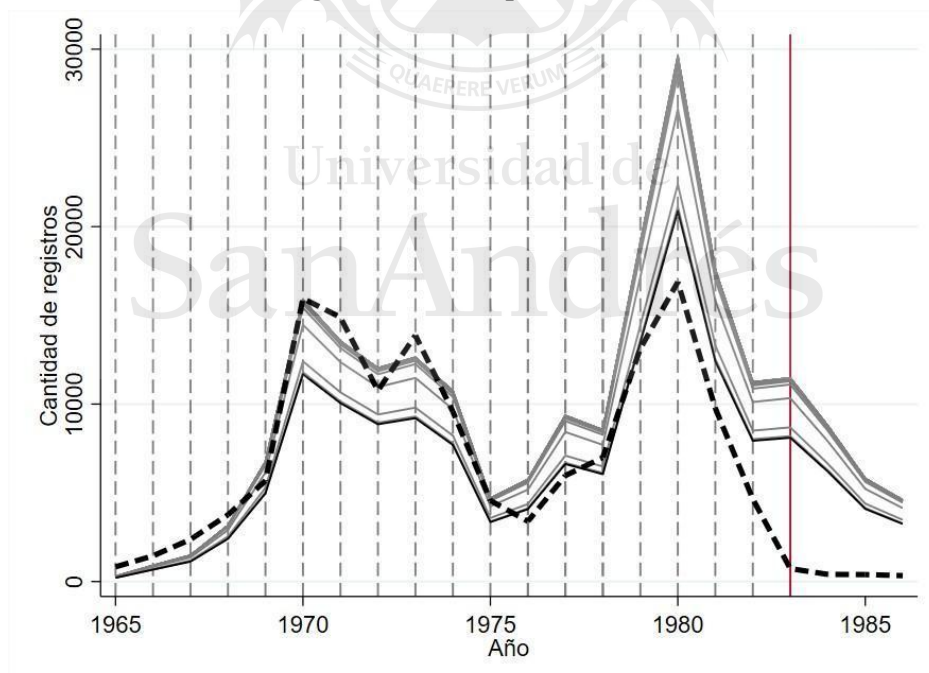


Para concluir esta sección, se describen otros dos *placebo test* realizados. En primer lugar, la Figura 3 nos muestra el *Leave-one-out*. Dicho test refleja que todas las combinaciones de sintéticos posibles le otorgan una ponderación positiva a los mismos modelos (F-100 y F-600). Esto se puede observar por el hecho de que prácticamente todos los sintéticos construidos son similares, a excepción del sintético construido sin el modelo F-100. Al eliminar el modelo F-600 el sistema encuentra otra ponderación y el sintético es similar a los demás agrupados en conjunto.

En segundo lugar, en la Figura 4 observamos el *in-time placebo test* que compara los distintos sintéticos generados cuando se mueve el período de tratamiento (1983) hacia atrás en el tiempo. Esto modifica los valores de las medias de los predictores pre-tratamiento, en este caso particular, al contar solamente con 4 predictores correspondientes a 4 años distintos de la misma variable no se presentan grandes variaciones en los sintéticos generados y es por esto que, en la Figura 4, observamos numerosos sintéticos similares.

Figura 3: Leave one out placebo test

En la Figura 3, la línea negra punteada corresponde al verdadero valor del tratamiento (modelo Ford Falcon). Luego, la línea roja punteada corresponde al sintético efectivamente utilizado en el trabajo.

Figura 4: In time placebo test

En la Figura 4, la línea negra punteada corresponde al verdadero valor del tratamiento y la línea negra continua corresponde al sintético construido con el año 1983 como tratamiento.

Conclusión

Para concluir el trabajo en primer lugar es preciso hablar de las limitaciones del mismo. El hecho de enfrentar una base de datos con tanta desorganización indudablemente dificultó el estudio empírico dado que el grupo de *donor pool* debió ser restringido previo a la implementación del control sintético por cuestiones ajenas a la propia idoneidad del candidato para el *donor pool*. Adicionalmente, existe otra restricción computacional en relación a la cantidad de datos obtenidos. Se podría extender el análisis realizado a otras marcas, lo cual podría mejorar el análisis o incluso ampliar el período de tiempo estudiado (siempre y cuando exista una cantidad de modelos considerables en el *donor pool*). Por último, otra limitación presente en el trabajo es la falta de controles, que debido a la excesiva dificultad de conseguir su información no fueron implementados. En particular se podrían incluir controles sobre el nivel de precios, unidades producidas de cada modelo, entre otros.

En segundo lugar, es necesario comentar los resultados obtenidos. Se esperaba, post-tratamiento encontrar una disminución significativa de los niveles de registros para el modelo Ford Falcon y que se separe significativamente de la tendencia del control sintético. En esta línea, si se presentó una disminución considerable reflejada en una caída un 90,99% mayor de la esperada, expectativa explicitada por el Sintético construido. Luego de 1983, los niveles de registros para el modelo Ford Falcon se mueven en torno a cero. Entonces pareciera existir un efecto claro de la Dictadura Militar en los niveles de consumo del Ford Falcon, una vez finalizado dicho Gobierno.

Por último, este trabajo contribuye a una primera aproximación para el caso de la Argentina entre 1976-1983 a esta temática de procesos sociales y su impacto en el consumo de bienes. Si bien existen mejoras considerables, mencionadas previamente algunas de ellas, se plantea un escenario de análisis que sería el indicado para estudiar el impacto causal de la Dictadura Militar en el consumo del Ford Falcon.

San Andrés

Bibliografía

Abadie, A. & Gardeazabal, J. (2003). The Economic Costs of Conflict: A Case Study of the Basque Country. *The American Economic Review*, 93(1), 113–132.

Abadie, A., Diamond, A. & Hainmueller, J. (2010). Synthetic control methods for comparative case studies: estimating the effect of California's tobacco control program. *Journal American Statistics Association* 105 (490), 493–505.

Basualdo, V. (2006). *Complicidad patronal-militar en la última dictadura argentina: los casos de Acindar, Astarsa, Salmine Siderca, Ford, Ledesma y Mercedes Benz*. CEFS-FETIA.

Castillo, V., Figal Garone, L., Maffioli, A., & Salazar, L. (2017). The causal effects of regional industrial policies on employment: A synthetic control approach. *Regional Science and Urban Economics*, 67, 25–41. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2017.08.003>

Kamins, M.A., Folkes, V. S., & Perner, L. (1997). Consumer Responses to Rumors: Good News, Bad News. *Journal of Consumer Psychology*, 6(2), 165–187. https://doi.org/10.1207/s15327663jcp0602_03

Klor, E. F., Saiegh, S., & Satyanath, S. (2021). Cronyism in State Violence: Evidence from Labor Repression During Argentina's Last Dictatorship. *Journal of the European Economic Association*, 19(3), 1439-1487.

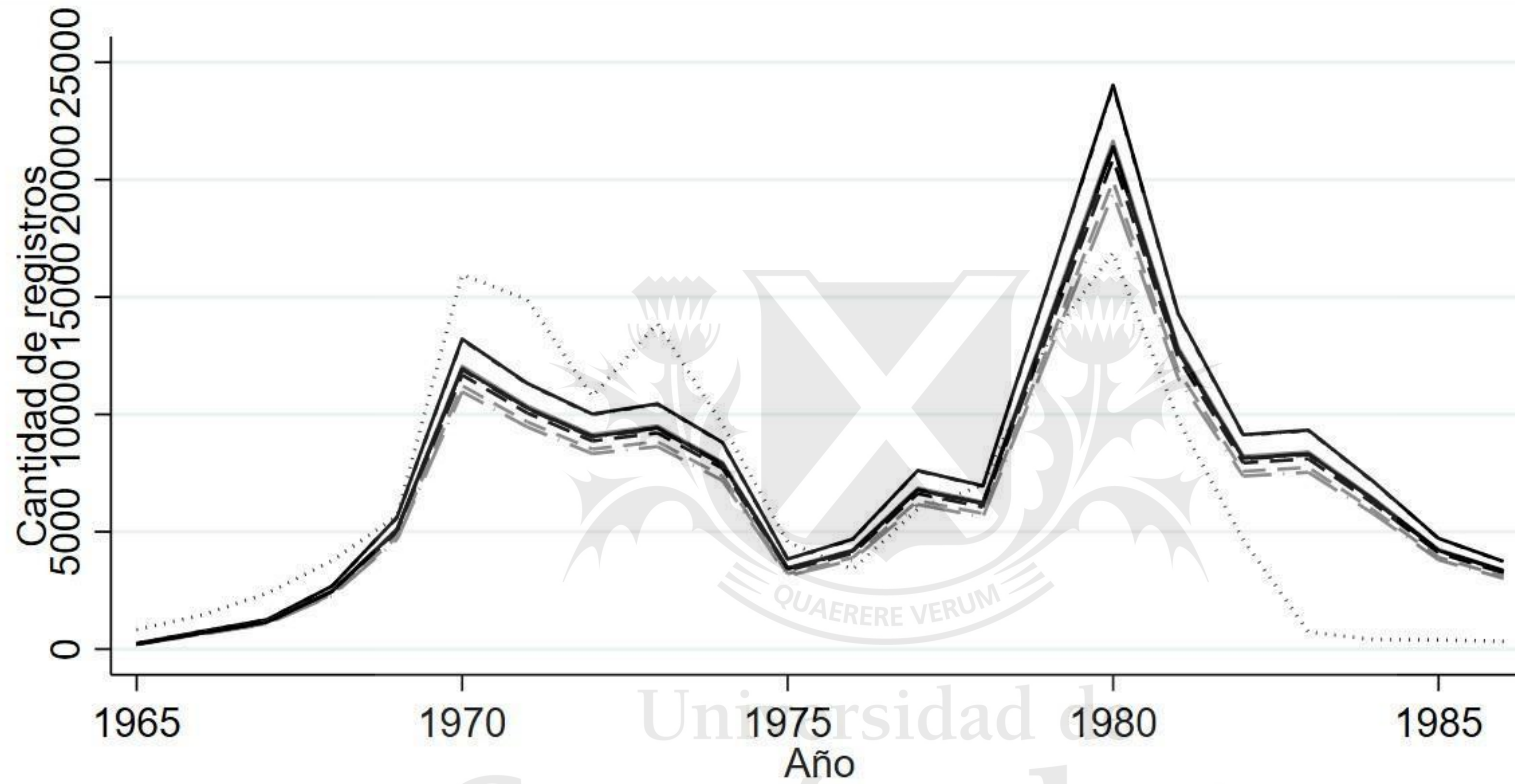
Reati, F. (2009). El Ford Falcon: Un icono del terror en el imaginario argentino de la posdictadura. *Revista de estudios hispánicos (University, Ala.)*, 43(2), 385.

Sheth, J. N., Newman, B. I., & Gross, B. L. (1991). Why we buy what we buy: A theory of consumption values. *Journal of business research*, 22(2), 159-170.

Veblen, T. (2010) [1899]. *Teoría de la clase ociosa* (Vol. 6). Fondo de cultura económica.

Anexo

	1965-1970- 1975-1980	1966-1971 -1976-198 1	1967-1972- 1977-1982	1966-1972- 1980	1966-1972- 1981	1967-1973- 1980	1971-1977- 1982	1970-1976- 1981	1971-1978- 1982
F-600	0,294	0,187	0,326	0,344	0,268	0,279	0,275	0,276	0,189
F-100	0,706	0,813	0,674	0,656	0,732	0,721	0,725	0,724	0,811
RMSPE	2498,932	2770,775	2540,491	2591,799	2508,618	2499,415	2501,965	2501,287	2763,377
Efecto	90,99%	92,17%	90,56%	90,30%	91,31%	91,18%	91,22%	91,21%	92,15%



- | | | | |
|-------------|------------------------------|-------------|------------------------------|
| ----- | Sintético años 1965/70/75/80 | | Falcon tratamiento |
| ———— | Sintético años 1966/71/76/81 | ----- | Sintético años 1967/72/77/82 |
| - - - - | Sintético años 1966/72/80 | ———— | Sintético años 1966/72/81 |
| - . - . - . | Sintético años 1967/73/80 | - - - - | Sintético años 1971/77/82 |
| ———— | Sintético años 1970/76/81 | - . - . - . | Sintético años 1971/78/82 |