



UNIVERSIDAD  
NACIONAL DE  
SAN MARTÍN

**Tesis de Maestría en Historia Conceptual**

**Derecho Espacial en Argentina.**

*Tiempo, espacio y semántica histórica.*

*(1947 -1965)*

**Juan Pablo Niemes**

**Director: Dr. Agustín E. Casagrande**

**Índice 1**

**Agradecimientos 2**

**Estructura de la tesis 3**

**Introducción: Aire y espacio en los conceptos jurídicos de Argentina 4**

- *a) Historia de la técnica aérea y espacial en el siglo XX 9*
- *b) Historia del Estado y la Soberanía 11*
- *c) Historia Jurídica de lo Espacial 14*

**Fuentes históricas del derecho aéreo y espacial 22**

**Capítulo 1: El dominio de lo etéreo y la configuración del derecho aéreo 25**

- *1.1 La emergencia de la técnica del dominio aéreo y sus implicancias legales 34*
- *1.2 Los primeros cursos sobre derecho aéreo en el mundo 40*
- *1.3 Debates conceptuales en el derecho aéreo argentino 45*

**Capítulo 2: Derecho espacial, un nuevo campo del derecho en Argentina 54**

- *2.1 La nueva organización mundial y el derecho espacial en Argentina 58*
- *2.2 Las sedimentaciones en los conceptos del derecho espacial 69*

**Capítulo 3: Institucionalización del derecho espacial en Argentina 75**

- *3.1 La creación del INDAE en 1965 80*
- *3.2 Derecho espacial: territorio y soberanía 85*
- *3.3 Las dimensiones temporales del derecho espacial 97*
- **Conclusiones: territorio, espacio y la cuestión de la territorialización ultraterrestre 102**

- *Fuentes Digitales 111*

- *Fuentes Primarias Impresas 112*

- *Fuentes Secundarias Impresas 113*

## **Agradecimientos**

Esta tesis se logró gracias a la ayuda de varias personas y a las cuales personalmente deseo expresar mi profundo agradecimiento. A mi director el Dr. Agustín Casagrande le debo, entre muchas cosas, que haya aceptado dirigir éste trabajo, además de su paciencia, guía y sugerencias en el complejo campo de la historia del derecho.

El equipo encargado de la maestría de historia conceptual de la Universidad Nacional de San Martín; Marina Farinetti, Claudio Ingerflom, Francesco Callegaro y Pablo Escalante, quienes siempre estuvieron predispuestos a colaborar para todo lo que necesité en ésta maravillosa experiencia.

Debo agradecer también la predisposición y la generosidad para corregir mis escritos sobre la historia del derecho espacial en Argentina y en el mundo al Dr. Julián Hermida quien desde Canadá se tomó el tiempo de leer y aportar con sus brillantes sugerencias, además de alentarme con el desarrollo de artículos en el tema.

El personal de la biblioteca del Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial de la ciudad de Buenos Aires, sobre todo el Sr. Guillermo Luna Romano, quien me proveyó y asesoró con valiosísimo material de trabajo.

En la biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires la Srta. Luciana Ibarra, quien también me facilitó bibliografía sobre las primeras materias sobre derecho internacional público que me fueron de muchísima utilidad.

Una gran ayuda con sus respuestas a mis inquietudes me brindaron los Dres. Steve E. Doyle y Leslie Tennen sobre cuestiones relacionadas al Derecho Espacial y la soberanía territorial. También valga mi reconocimiento al Dr. Manuel J. Peláez quien me ha hecho llegar gentilmente algunas publicaciones sobre Derecho Aéreo desde Málaga.

A mi Madre, a mis hermanos y a mis amigos Mariano, Germán y Kevin.

Por último, pero no menos importante, a Mariano Beliera y Joaquin Gomez Trevijano, quienes dedicaron tiempo en leer y compartir sus puntos de vista sobre mi trabajo.

Cada uno de ellos ha contribuido a mi comprensión sobre la historia. La responsabilidad de las afirmaciones y análisis de las páginas siguientes son responsabilidad exclusiva del autor de ésta tesis.

## **Estructura de la tesis**

La tesis ofrece una introducción, una aclaratoria sobre las fuentes utilizadas, tres capítulos con subtemas y una conclusión en la cual se vuelcan los resultados obtenidos de las fuentes y lecturas de los debates conceptuales del derecho espacial en Argentina entre 1947 y 1965.

Se intentó respetar en la sucesión de capítulos un orden cronológico de acuerdo a como se fué gestando el nuevo campo legal en el país. Ello no quita que el autor remita a períodos anteriores a la delimitación temporal con el fin de evidenciar continuidades y rupturas en la historia del derecho espacial argentino.

Los subrayados de ciertos textos o escritos de otros autores aparecen indicados como propios del autor de la tesis.

Lo mismo ocurre cuando se aborda con bibliografía o hechos posteriores a los que se estudian aquí, aunque es preciso señalar, se intentó respetar el universo conceptual en el cual orbitaron los debates y las publicaciones sobre la temática abordada.

La investigación histórica ofrece dos puntos de vistas que giran en torno a la diacronía y la sincronía, por ello resultan necesarias contextualizarlas en períodos más extensos pero manteniendo el foco de análisis en los años especificados.

Los escasos trabajos de historia del derecho espacial habilitan a las aclaraciones constantes de temas y autores. Buscamos ofrecer una análisis que logre explicar la profundidad de los cambios en la técnica y sus implicancias sociales.

## Introducción

### *Aire y espacio en los conceptos jurídicos de Argentina*

El título del presente trabajo intenta captar un momento de fundación de muchos conceptos del derecho espacial en Argentina y en el mundo.

En primer lugar, la delimitación temporal obedece a la primera institución dedicada al derecho aeronáutico llamada IDAN (Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación) sobre la temática del derecho espacial en 1947 y la creación del INDAE (Instituto Nacional de Derecho Aéreo y Espacial) en 1965<sup>1</sup>. Además, fué en el año 1947 cuando cuando Cocca presentó su tesis sobre derecho espacial en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, posiblemente la única hasta ese momento que abordó dicho tema<sup>2</sup>.

Las prácticas y el estudio del derecho no constituyen una novedad en las sociedades occidentales de la modernidad tardía. Ello se debe a que gran parte de la vida social humana a nivel mundial está mediada por reglamentaciones pactadas de diversas maneras.

Sin embargo, se puede observar que estas prácticas desarrolladas en cuerpos o sistemas como el derecho han facilitado el proceso de la constitución y la organización de determinados órdenes sociales a lo largo de la historia. Analizando a gran escala, las relaciones entre las diferentes sociedades y estados en la historia humana, los conflictos, las alianzas, los pactos, etc., todos ellos constituyeron las identidades y antecedentes que quedaron cristalizados en las prácticas jurídicas. Probablemente no en todas las épocas se pueden observar de manera clara las disciplinas con un cuerpo teórico y complejo de la forma en que se las conocen en el mundo contemporáneo.

El intento por parte de cualquier historiador de trazar una delimitación temporal y espacial para comprender toda la historia del derecho en el mundo hace que se enfrente a una tarea colosal, cuando no imposible. La variedad de conocimientos en numerosas áreas las cuales se ven imbricadas con este campo de saber, y las derivas que presupone tal reto, harían cuanto menos desistir cualquier intento.

Teniendo esto presente, conviene abordar algunos cambios y características particulares que operaron en el plano de las relaciones internacionales, no tan lejanas al siglo XXI. Sería

---

<sup>1</sup> El INDAE se encuentra ubicada actualmente en la ciudad de Buenos Aires en la calle Comodoro Pedro Zanni 250.

<sup>2</sup> <http://draldoarmandococca.blogspot.com/2009/04/>. En éste blog hay una entrevista de su hija, María de las Victorias Cocca Esquivel, en el que ofrece algunos detalles. Aunque también el mismo Aldo Cocca en algunos de sus escritos posteriores hace referencia a ésta tesis presentada en la UBA, aquí también nos servimos de un breve texto con el mismo título de dicha tesis publicada en el libro *Consolidación del Derecho Espacial* (1971).

imposible para los propósitos de este trabajo sintetizar en su totalidad una historia basada solo en la *longue durée*, concepto que nos enseñó magistralmente hace muchos años Fernand Braudel<sup>3</sup>.

Sin embargo, sí resulta posible indicar la emergencia de grandes cambios históricos, específicamente aquellos que tuvieron lugar a principios del siglo XX donde la técnica ingresó al plano de la vida cotidiana.

Otro factor que debe tener en cuenta el lector es que en el pasado siglo florecieron muchas interpretaciones históricas que resaltaron los más diversos aspectos de las transformaciones en los distintos espacios y décadas. Ello enriqueció el conocimiento histórico de la misma manera en que se abrieron debates sobre las diferentes interpretaciones sobre un mismo proceso.

Se intenta aquí por lo tanto explorar desde un punto de vista histórico particular un terreno en el que se propone entender uno de los rasgos de la modernidad que se vieron afectados profundamente por la expansión del campo científico, sobre todo el de la técnica astronáutica. Las páginas que siguen tienen como trasfondo el desarrollo de una modernidad altamente compleja, en el que los principales institucionales comenzaron a cambiar de manera radical a diferencia de períodos anteriores<sup>4</sup>.

En principio se puede entender la complejidad social en dos niveles; como la conformación de sistemas sociales diferentes a otros períodos históricos, y también por el aumento de las contingencias humanas. En el período de un siglo, se sucedieron en cantidad de acontecimientos y cambios en la vida cotidiana, más que en cualquier otro período que lo precedió.

Un factor crucial, y el cual se hace hincapié en este escrito fué el acoplamiento sistemático entre el desarrollo de las prácticas jurídicas y unas transformaciones tecnológicas que impactaron tanto en el transporte de personas como así también en los enfrentamientos bélicos y en las tecnologías para el desarrollo de numerosos campos científicos.

No deja de resultar interesante el cimbronazo que tuvieron el descubrimiento y la exploración espacial en diferentes aspectos de la sociedad. Hechos que marcaron un momento singular en

---

<sup>3</sup> Fernand Braudel (1968). *La historia y las ciencias sociales*. Alianza, Madrid.

<sup>4</sup> Una larga lista de bibliografía podría indicarse sobre estos aspectos de la modernidad, las que guían las presentes reflexiones optan por seguir los análisis de Reinhart Koselleck (1993). *Futuro Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*. Paidós, Barcelona. Anthony Giddens (1993). *Consecuencias de la modernidad*. Madrid, Alianza. Niklas Luhmann (1997). *Observaciones de la modernidad*. Paidós, Barcelona. Josetxo Beriain (1996). *La integración en las sociedades modernas*. Anthropos, Barcelona. Stephen Toulmin (2001). *Cosmopolis. El trasfondo de la modernidad*. Península, Barcelona.

la historia de la humanidad, hacia la interpretación histórica de éstos hechos se orientan éstas páginas.

Dentro de ésta particular tormenta de cambios técnicos que emergieron en la modernidad un tipo de práctica jurídica se desarrolló y se logró diferenciar; el derecho espacial.

El derecho internacional público constituyó uno de sus andamiajes, y fué a través de éste con el que esta nueva rama jurídica pensó muchas de sus cuestiones y se fué constituyendo frente al avance de la técnica. Entre otros de los rasgos de la crisis provocadas por las innovaciones se encontraron las discusiones entre especialistas, como también las delimitaciones teóricas y prácticas del derecho en conjunto con otros conceptos como el de soberanía territorial.

Este panorama que comienza a desarrollarse en el siglo XX se orientó hacia un proceso de territorialización del espacio aéreo y ultraterrestre. Aunque, resultaría paradójico referirse como territorio a un medio que no contiene a la tierra, un proceso de territorialización tendría más sentido en tierra firme.

Lo que demuestra el concepto de territorialización que aquí se debate es el magma del cual surgen las discusiones y conceptos del derecho aéreo y espacial, evidencia las transferencias de ciertas categorías y conceptos de distintos ámbitos del derecho a un campo específico.

A lo largo de muchos años estos conceptos fueron adoptando diferentes significados, contenidos que se fueron sedimentando en la semántica jurídica. Aquí se propone analizarlos frente a las relaciones con los avances tecnológicos de vehículos espaciales, ya que en gran medida la geopolítica mundial se dirime en estos conceptos.

En su afán de pensar nuevas maneras de comprender los tiempos históricos Koselleck sostuvo que en lo que refiere a sedimentos del tiempo; “...*deberá pensarse también en los hallazgos de la experiencia...Siempre se trata de cambios únicos que liberan los precedentes estancados...Lo mismo vale para las crisis económicas y para los descubrimientos de la técnica o la historia industrial, cuyas innovaciones únicas han producido consecuencias irreversibles.*”<sup>5</sup>

Por otro lado, la delimitación espacial permite acercar en el análisis la posición de un país latinoamericano como Argentina frente a los avances en el campo de la tecnología aeronáutica, y su impacto en la conformación de leyes y normas que regulen la circulación aérea y espacial.

Por ello, las fuentes que aquí se eligieron se entienden como las más idóneas para las cuestiones analizadas; publicaciones de especialistas en derecho espacial, publicaciones de

---

<sup>5</sup> Koselleck (2001). *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*. Paidós, Barcelona, pp.36-37

instituciones como el INDAE dedicadas al estudio específico de temáticas relacionadas a la jurisprudencia espacial, se destacan personalidades históricas de la ciencia argentina, también algunos programas de comienzos del siglo XX, entre ellos el archivo histórico de programas de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires. Incluso se presentan algunas imágenes para poder asir en la lectura el complejo tema del derecho espacial y sus diferentes contextos.

Los conceptos de espacio aéreo y de espacio extraterrestre ingresaron en el sistema jurídico internacional. El contexto político fué durante los cambios en las dinámicas del poder internacional, ésto imprime una fuerte carga geopolítica.

Los debates suscitados por esta nueva situación convocó a los especialistas en jurisprudencia quienes se interrogaron por las consecuencias, junto con los hiatos teóricos y normativos que quedaban expuestos desde que una naciente y evolutiva técnica colonizó el espacio aéreo, y casi de la misma manera que más tarde se llevaría a cabo con la circulación en el espacio exterior<sup>6</sup>.

Una crisis conceptual en el derecho como sistema asomó en los primeros decenios de exploración aérea y luego continuó con la era espacial. Aquí el tiempo fué uno de los factores que afectó de manera significativa al sistema legal: la tecnología se adelantó de una manera sin precedentes en los territorios aéreos de los estados occidentales.

Si se sigue la senda del campo jurídico internacional se puede afirmar que éste mismo campo se constituyó en el último siglo en un complejo escenario en el cual las nuevas tecnologías activaron una serie de interrogantes *vis-à-vis* con una sociedad de nuevo cuño y organización. No resulta menos interesante el hecho de observar una red conceptual alterada la cual se presenta de cara al concepto de espacio, ejemplo de ellos son: *Estado, Territorio, Soberanía, Límite*, entre otros. En la medida que se comienza a operar en una nueva dimensión espacial, lo territorial toma una nueva forma y con ella sus conceptos.

Por esta razón se puede inferir en este proceso la necesidad de establecer, a través del derecho, una regulación que históricamente tendió a garantizar un ordenamiento de convivencia no bélica entre sociedades y estados. Demás está agregar que todo ello no significa que un marco legal garantizara verdaderamente la armonía entre ellos.

La ausencia de una clara demarcación, o en todo caso, de intensos debates en torno a definiciones jurídicas ante esta situación dejaría un camino labrado para diversas interpretaciones en los pensadores y en las diferentes corrientes de estudios referidos a la

---

<sup>6</sup>John Cobb Cooper (1956). *Legal Problems of Upper Space*, 23 J. Air L. & Com. 308  
<https://scholar.smu.edu/jalc/vol23/iss3/4>



materia.

Por otro lado, cabría la posibilidad de preguntarse desde un punto de vista histórico sistémico cómo un proceso histórico novedoso impulsó la reflexión hacia dentro del campo de conocimiento del derecho, cuestión que evidenció la emergencia de operaciones que permiten su funcionalidad como un sistema hasta cierto punto autorregulado y diferenciado de otros<sup>7</sup>. El carácter de novedad fue de tal magnitud que no sólo revistas especializadas y congresos sirvieron como plataforma de discusión, sino que se fueron desarrollando instituciones especiales dedicadas a explorar las cuestiones relativas a los límites territoriales a través de un largo camino que posibilitaron la creación de centros de estudios y de cátedras en muchas universidades.

Adentrándose en un análisis específico sobre el tema se observa que hasta la actualidad perduran ciertos interrogantes que provienen de largos debates y que no resultan fáciles de responder en el plano de los límites internacionales. Sin embargo, desde el punto de vista histórico nos interrogamos; ¿Cómo se gestaron los conceptos en torno al derecho espacial en tiempos de álgidos enfrentamientos bélicos?, y también ¿cuáles fueron las preocupaciones que activaron las reflexiones por los límites territoriales?

En esas preguntas hay una cuestión obvia e ineludible; el endeble equilibrio geopolítico entre los diferentes estados durante la mayor parte del siglo XX. El escenario jurídico internacional tuvo vaivenes y se fué reconfigurando en tanto que un nuevo tipo de tecnología se fue desarrollando, sobre todo, como señalamos, hacia el sector bélico. Así, se fué elaborando un nuevo tipo de conocimiento en el derecho, este conocimiento se nutre de varias disciplinas que confluyen en un campo teórico referido los nuevos territorios de actividades humanas; el cielo y el espacio ultraterrestre.

Para un abordaje que estudie el establecimiento de este campo de conocimiento, y sobre todo para tener en cuenta su desarrollo histórico en Argentina durante el siglo pasado es preciso atender a determinados programas de estudio y obras que se encargaron de formar el suelo propicio para generar espacios de saberes que hicieron circular socialmente dicho tipo de conocimiento.

A través de los diferentes contenidos en los programas dictados en instituciones especializadas, en materia de derecho aeronáutico por ejemplo, se puede observar, a

---

<sup>7</sup> Aquí, los trabajos de Niklas Luhmann sobre sociología del Derecho en las sociedades modernas ofrecen un interesante punto de vista. Algunas obras como *El Derecho de la Sociedad* (2006) del propio Luhmann entre otras, pero también un trabajo sobre el mismo autor abordando esta temática de la autora Pilar Gimenez Alcover titulado *El Derecho en la Teoría de la Sociedad de Niklas Luhmann (1993)* resultan muy estimulantes para indagar los puntos de vista de la temática aquí abordada, desde la teoría de sistemas.

comienzos y durante el transcurso del siglo XX los tópicos teóricos que emergen en cada contexto.

Inclusive en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires es posible rastrear algunos indicios de estudios del derecho aéreo, relacionado más que nada a un contexto bélico en torno a la guerra de 1914. Los contenidos de algunas materias de derecho ayudan a percibir como un termómetro de los momentos históricos. Con todo ésto la presente investigación se anima a indagar un poco más en la maquinaria del campo del derecho espacial.

En el ámbito nacional el derecho espacial desarrolló un campo institucional con la creación que actualmente se conoce como INDAE (Instituto Nacional de Derecho Aéreo y Espacial), anteriormente a este instituto lo precedió el IDAN (Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación). El IDAN no tenía ni en sus siglas ni en la mayoría de los contenidos de sus programas una carga de contenidos dedicados al espacio exterior, pues, hacia 1947 si bien los desarrollos astronáuticos ya estaban en marcha, no fué hasta 1957 cuando tome una mayor relevancia los programas, instituciones y los estudios dedicados a la exploración espacial.

### *a) Historia de la técnica aérea y espacial en el siglo XX*

El historiador no puede obviar las consecuencias de la producción a gran escala de máquinas capaces de navegar los cielos a gran altura. Vehículos con capacidad nunca antes conocida en la historia humana progresivamente pasaron a formar parte del día a día.



Primer vuelo de los Hermanos Wright, 17 de diciembre de 1903. *Foto de la página digital del National Park Services*<sup>8</sup>

La vida cotidiana en varias partes del planeta se fué acostumbrando a nuevos fenómenos de cambios cada vez más pronunciados. Por nombrar algunos aspectos, se vieron alterados los ritmos en las experiencias sociales; el incremento en la velocidad de la circulación de bienes

<sup>8</sup> <https://www.nps.gov/articles/wright-brothers.htm>

y servicios en los mercados mundiales y todo lo que ésto implica. Una nueva manera de percibir el tiempo comenzaba a transformar la experiencia humana.

Este hecho está corroborado por una abundante e interesante literatura de historiadores y sociólogos que se han ocupado del tópico en los últimos años<sup>9</sup>.

Sin perder de vista estas cuestiones señaladas vale destacar que si bien la guerra fué y sigue siendo un factor presente de las relaciones internacionales, aunque no fue sólo este factor el que impulsó la fabricación de este tipo de vehículos. El cuadro histórico que se debe bosquejar y observar requiere una mayor complejización analítica.

En lo que aquí atañe, con la precipitación del cambio tecnológico, primero en el aire y más tarde en el espacio exterior, se vieron alterados en su contenido semántico los conceptos relativos a la cuestión de la soberanía territorial. De esta manera, el aire y el espacio se constituyeron en algo más que en los objetos de descripciones de la física puesto que a partir de este nuevo período histórico iniciado a comienzos del siglo XX debe ser leído a la luz de las tensiones geopolíticas.

En nuestro territorio, desde poco después de la segunda mitad del siglo XIX existieron pruebas y actividades aeronáuticas en el Río de la Plata.

Los adelantos técnicos de la aviación se incorporaron a la Argentina tanto por iniciativa civil, creándose en 1908 el primer aeroclub de Argentina, ubicado en el actual barrio Villa Lugano de la Ciudad de Buenos Aires, y en 1912 con la creación de la Escuela de Aviación Militar Argentina.

---

<sup>9</sup> Existe un gran arco del análisis del tiempo y lo social, se pueden consultar obras y artículos en relación al tiempo, la aceleración y la sociedad moderna en autores como: Robert K. Merton, Eviatar Zerubavel, Paul Virilio, Reinhart Koselleck, Hartmut Rosa, entre otros.



Jorge Newbery y Aaron Anchorena en la barquilla del globo aerostático bautizado “El Pampero” (de origen francés) en 1907. Foto del Archivo General de la Nación.<sup>10</sup>



Jorge Newbery (1875-1914) fue conocido por ser una de las figuras pioneras en la aviación argentina.

Foto del Archivo General de la Nación.<sup>11</sup>

El registro de lo que es la historia de la actividad espacial en Argentina sigue siendo, en gran medida, limitado. Pablo De León<sup>12</sup>, quien dedicó varias páginas a éste campo de la historia de la técnica en el país, consiguió condensar los hitos más importantes. Existen, por otro lado, trabajos que orbitan alrededor de la actividad espacial en Argentina, aunque se centran más en tópicos como la tensión entre centro y periferia, los desequilibrios geopolíticos y la historia de políticas nacionales de desarrollo tecnológico<sup>13</sup>.

### ***b) Historia del Estado y la Soberanía***

La vida institucional Argentina durante la primera mitad del siglo XX atravesó por diferentes períodos o procesos sociales en los cuales se alternaba entre la democracia y las dictaduras, cuestión que exige un análisis complejo del panorama histórico político. Frente a estas

<sup>10</sup> <https://www.cultura.gob.ar/hace-107-anos-moria-en-pleno-vuelvo-jorge-newbery-10187/>

<sup>11</sup> <https://www.cultura.gob.ar/hace-107-anos-moria-en-pleno-vuelvo-jorge-newbery-10187/>

<sup>12</sup> Pablo De León (2018). *Historia de la actividad espacial en Argentina*. Lenguaje Claro editora, Buenos Aires.

<sup>13</sup> Autores como Daniel Blinder, Diego Hurtado, Alejandro Artopoulos, entre otros.

turbulencias de la vida política del país se fué estableciendo el campo del derecho aéreo, y más tarde el derecho espacial.

Tanto los cambios de nombre como el de los contenidos en las instituciones obedecen no sólo a un contexto internacional en el cual Argentina comienza a formar parte, sino sobre todo, por la obra de hombres y mujeres que ayudaron a forjar tanto a nivel nacional como mundial a una de las ramas más novedosas y modernas del derecho. Las raíces conceptuales del derecho espacial tienen a la Argentina como parte de su sustrato fértil.

Observado desde un análisis más abarcativo, éstos cambios delinearon un escenario problemático para los estados y en el cual el derecho debió resolverlo como sistema social autoproducido y autorreferencial<sup>14</sup> siguiendo la moderna teoría de sistemas. Es decir, el contenido teórico del derecho, en cierta medida, supo adaptarse y acondicionar su semántica de una manera adaptativa en esta nueva situación.

El derecho se replegó sobre sí mismo constituyendo y creando sus conceptos, pero a la vez intercambiando e innovando dentro de su ecosistema histórico social circundante; los avances de la aeronáutica y sus impactos políticos, entre otros factores.

Resulta conveniente recordar que en la historia occidental los análisis pueden extraviarse en el sinuoso camino recorrido desde las sociedades del antiguo régimen hasta comienzos del siglo XX con la construcción y consolidación de los estados. La emergencia de los estados no fueron caminos históricos lineales, mucho menos quedaron exentos de conflictos.

De acuerdo a los diferentes espacios y sociedades, los procesos históricos se llevaron a cabo con diferentes particularidades<sup>15</sup>. La complejidad de la modernidad radica también aquí y perdura en el tiempo.

Persistieron también en estos procesos de formaciones estatales conflictos dentro y fuera de cada unidad estatal. Y esto último no es una cuestión menor ya que estado y nación son dos conceptos que se encuentran interrelacionados.

A su vez, éstos conceptos se presuponen muchas veces en los análisis, es decir, se procede a realizar una aplicación mecánica. Por ello, el proceso que estudiamos y tiene lugar desde

---

<sup>14</sup> Niklas Luhmann. *The Unity Of Legal System*, pp. 12-35. En Gunther Teubner (ed.) (1988). *Autopoietic Law: New Approaches To Law and Society*. De Gruyter.

<sup>15</sup> Los procesos de formación de estados y naciones entre los siglos XIX y XX, cuando no más atrás en el tiempo, cuenta con una vasta bibliografía especializada en el tema. Basta citar los clásicos trabajos de Ernest Gellner, Benedict Anderson, Charles Tilly, Michael Mann, y muchos más, recientemente una nueva camada de historiadores, antropólogos, filósofos, etc., centran sus mirada analítica de la historia de los procesos de formaciones estatales y nacionales. Es un tema en el que se bifurcan numerosas cuestiones para ser analizadas. Para el caso de Argentina el clásico, aunque no menos discutido, de Oscar Oszlak *La formación del Estado Argentino (1982)*, entre muchas obras que entran en disputas teóricas.

comienzos del siglo XX con la construcción de vehículos aéreos exige al científico social a detenerse para comprender mejor estos términos.

En mayor medida los adelantos científicos en dicho período se destinaban a perfeccionar, por lo general, las tecnologías de guerra. Por ello, la frase weberiana que caracteriza a la modernidad como desencantamiento del mundo (*Entzauberung der Welt*) cobra mucho sentido en un contexto de turbulencias políticas y bélicas de principios y a lo largo del siglo XX<sup>16</sup>. El advenimiento de una sociedad cada vez más industrializada durante el transcurso de dicho período en gran parte es deudora de los cambios que se arrastraron desde el siglo XIX sino desde antes.

Por otra parte, el incremento de la velocidad de los cambios en la tecnología fué uno de los tantos causales que inauguraron ésta nueva era en el transporte humano.

En el transcurso de los siglos XIX y XX, siglos convulsionados por las guerras, no se observó una interrupción en el funcionamiento del sistema científico, esto es, se continuó con el progresivo desarrollo de la técnica (de hecho en algunos casos se potenció), de ésta manera se continuó explorando hasta los confines en donde la humanidad podía llevar a cabo todo aquello que ciertos autores de literatura o ciencia ficción se habían aventurado a imaginar y proyectar previamente. Como corolario de éstos procesos resulta innegable que las técnicas de la guerra se vieron, en muchos casos, beneficiadas por los avances tecnológicos.

Pero, a diferencia de períodos anteriores durante los comienzos del siglo XX finalmente se hizo efectivo el vuelo manipulado por el ser humano a través de máquinas que, ayudadas por diferentes disciplinas (aerodinámica, física, astronáutica, etc.). Todas ellas habilitaron poco a poco un nuevo espacio, una nueva dimensión de actividades humanas.

Esta nueva conquista del aire y luego del espacio ultraterrestre contribuyó a la conformación de un nuevo lugar que de a poco se convirtió en disputas territoriales. Por ello entraron al debate determinados conceptos como soberanía territorial, territorio estatal, etc.

En la medida en que el estado argentino se fué constituyendo lo territorial pasó a ocupar un lugar fundamental. Ya en el siglo XX el eco de los desarrollos de la técnica mundial se hizo presente con la aviación en nuestro territorio, y con los desarrollos de investigaciones espaciales más tarde se llevaron a cabo algunas experiencias.

Así como la tierra y el agua es tan importante para la demarcación de la soberanía estatal, también lo constituye el espacio aéreo y los desarrollos astronáuticos.

---

<sup>16</sup> Max Weber (1979). *El político y el científico*. Alianza, Madrid.

El proceso de modernización de un Estado joven como la Argentina durante el siglo XX exigió involucrarse en los debates de los nuevos adelantos técnicos que impuso la carrera espacial en todo el occidente.

No sólo los debates y las figuras, sino la creación de instituciones destinadas a fomentar el derecho espacial hizo que una nación se inscriba con una identidad jurídica en materia de exploración ultraterrestre.

### ***b) Historia jurídica de lo espacial***

El derecho se cristaliza en las sociedades a través de ideas y conceptos, esas mismas ideas y conceptos están constituidas por las preocupaciones en un tiempo y un espacio.

El sustento de las prácticas jurídicas se encuentra cementada por la escritura de su propia historia, es esta misma historia también la que debe releerse para comprender las concepciones heredadas en sus prácticas sociales<sup>17</sup>.

La institucionalización del derecho espacial viene a dar cuenta de un proceso de diferenciación y especialización del saber por parte del estado y de los agentes privados frente a otras ramas del derecho. Este hecho incide socialmente con la circulación de un tipo específico de conocimiento, un tipo de saber técnico que fué de dominio militar con aplicaciones ofensivas y defensivas en un principio.

En los intentos que van desde los hermanos Wright en 1903 hasta el lanzamiento del Sputnik 1 en 1957 se observa que en un lapso relativamente corto de tiempo (en medio siglo), el ser humano desarrolló proyecciones, teorizaciones y vuelos aéreos y espaciales.

Se destaca también la progresiva departamentalización en diferentes áreas de conocimiento; tanto el derecho aéreo como el derecho espacial fueron emergiendo de manera diferenciada dentro de la ciencia del derecho, quizás éste sea un rasgo característico el cual forma parte de la historia de la ciencia moderna.

Teniendo en cuenta este planteo resulta pertinente destacar cómo, en lo que refiere a los conceptos jurídicos la semántica emergente de la sociedad juega un papel fundamental en los conceptos que erupcionan a los ojos de las ciencias humanas evidenciando muchos rasgos de las estructuras sociales. Aunque así presentado pueda resultar simplista, es preciso en este

---

<sup>17</sup>Agustín E. Casagrande (2018). *Para una historia del derecho público en la Argentina (siglos XIX-XX): tradiciones, saberes, conceptos*. En: Academia. Revista Sobre Enseñanza del Derecho. Año 16, número 31, pp. 37-66

punto atender a una premisa básica de Koselleck, para quien una estructura semántica es indiscernible de una estructura social<sup>18</sup>.

Puede resultar una perogrullada la afirmación de que el concepto espacio antes del desarrollo de vehículos aéreos ya tenía existencia, desde su uso ordinario habitual hasta pensarse como objeto de múltiples corrientes de pensamiento. Inclusive, se pueden rastrear referencias al espacio aéreo y ultraterrestre en obras de ficción como se analizó previamente. La novedad radicó en la nueva ventana que se le abrió a la experiencia humana, la circulación y exploración humana en los cielos y en el espacio profundo.

Y esto permite considerar la hipótesis de Koselleck la cual se refiere a que existen sedimentaciones temporales en los conceptos a lo largo de la historia, en dichas capas los historiadores pueden observar usos, debates, relaciones con otros conceptos y configuraciones institucionales que involucra a diferentes actores sociales<sup>19</sup>. Y justamente es esa sedimentación la que permite pensar en la cuestión de la repetición y la novedad a lo largo del tiempo. No sería posible pensar una continuidad histórica sin el uso de una semántica constante pero, a su vez, sólo a través del contraste de esa continuidad (repetición) es posible incorporar la novedad.

Con la progresiva institucionalización del derecho aéreo y espacial Argentina irá transitando durante el siglo XX una construcción conceptual en la cual se irán incorporando los dos nuevos campos de saber en su organización estatal. En la historia semántica del campo del derecho argentino va a irrumpir la novedad del derecho espacial; repetición y novedad.

En esta situación histórica quedaron trazadas intersecciones teóricas y normativas que denotaron la progresiva complejización que exigieron la aviación y la astronáutica. El correlato conceptual de éstas intersecciones se desató en el campo del derecho nacional.

La elaboración de nuevas técnicas permitió el desarrollo de un nuevo lenguaje legal aunque, nuevamente, no es posible que se desarrolle un lenguaje totalmente nuevo y sin continuidad semántica, ya que como indicó Koselleck:

*“Ninguna oración pronunciada o leída puede resultar comprensible si no se basa en algo que es sabido ya de antemano a través del lenguaje, en una precomprensión en el sentido de Gadamer. Incluso la novedad, lo que se conoce o se descubre por primera vez y no se sabía*

---

<sup>18</sup> Reinhart Koselleck (1993). *Futuro Pasado, para una semántica de los tiempos históricos*. Paidós, Barcelona. Véase en particular el capítulo 5: *Historia Conceptual e Historia Social*.

<sup>19</sup> Reinhart Koselleck (2018). *The Sediments Of Time. On Possible Histories*. Stanford.



*anteriormente solo puede transformarse en un saber si la lengua que ha sido legada hasta ese momento permite articularlo.*"<sup>20</sup>

En el campo jurídico la estructura de antecedentes legales más propicia para la técnica espacial se encontraba predeterminada por la semántica del derecho internacional público, entre otros.

De hecho, ya a principios del siglo XX en Argentina se enseñaba en algunas cátedras de derecho la temática relacionada a la *guerra aérea*, la herencia de éstas normativas se encontraban directamente relacionadas con las técnicas utilizadas en la primera guerra mundial.

Por el lado de la técnica en sí, la utilización de los globos aerostáticos desde el siglo XIX (incluso antes), pero ya en el transcurso del siglo XX se comenzaron a producir a gran escala aviones, satélites y naves espaciales que fueron configurando las nuevas dimensiones que ahora el ser humano comenzaba a habitar.

En lo que refiere los nuevos derechos aéreo y espacial en el ámbito académico serán una novedad que comenzarán a circular no tanto como materias obligatorias sino más bien como contenidos marginales, en cursos especializados, o en cátedras libres.

Esto ya marca un punto de quiebre frente a los contenidos tradicionales, por ejemplo y como ya se mencionó, de la carrera de derecho de la Universidad de Buenos Aires durante las primeras décadas del siglo XX.

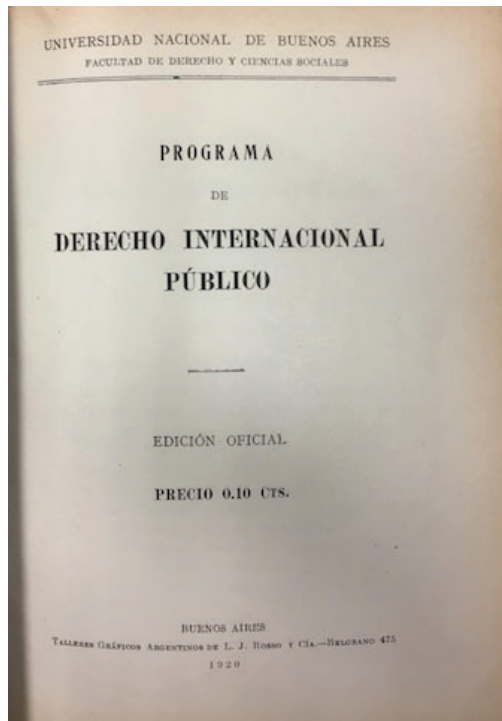
De manera incipiente, autores como Armando Cocca, Alberto Pasini Costadoat también constituyen antecedentes exploratorios del nuevo derecho.

Entre los primeros rasgos de abordajes se observan en materias como Derecho Internacional Público, en algunos de sus unidades (o *bolillas*) se pueden ver contenidos específicos en torno a la circulación y utilización de vehículos aéreos. Se destaca notablemente en el contexto de las guerras europeas de 1914.

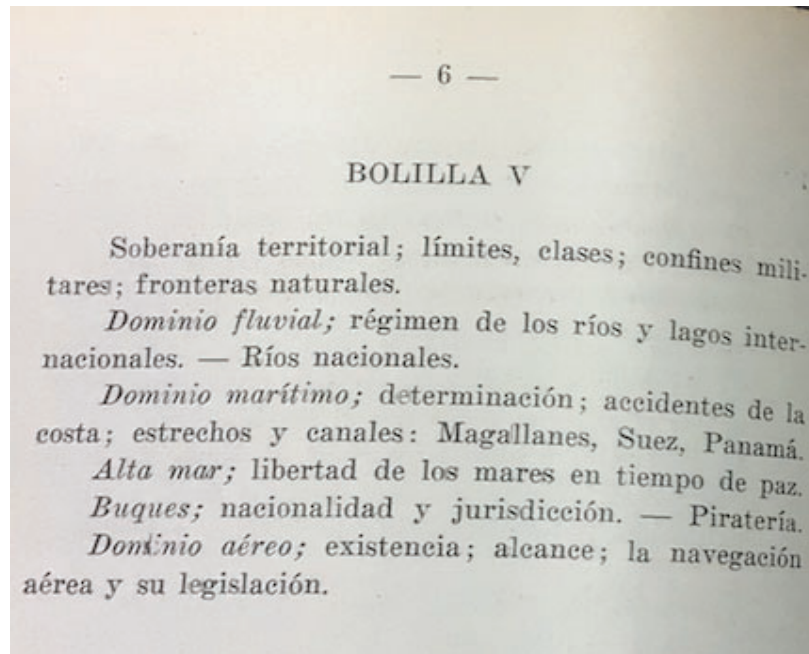
---

<sup>20</sup> Reinhart Koselleck (2013). *Sentido y repetición en la historia*. Hydra, Buenos Aires, p. 155.

Programa de Derecho Internacional Público en la Facultad de Derecho de la UBA a comienzos del siglo XX:



Programa de Derecho Internacional Público de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Universidad de Buenos Aires, 1920. Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires



En la Bolilla V se aborda el *Dominio Aéreo*; existencia, alcances, la navegación aérea y su legislación.

*Archivo personal.*

Las problemáticas que enfrentaron los especialistas en derecho en el mundo fueron en cierta medida las preocupaciones que quedaron plasmadas en algunos escritos de mediados del siglo XX argentino. No como un simple eco, sino con claras propuestas y análisis que aportaron de manera original al corpus teórico del derecho aéreo o espacial como subsistemas o campos especializados.

El Estado argentino debió acoplar a su ordenamiento normativo un campo de estudio referente al aire y luego al espacio ultraterrestre. El cambio tecnológico que trajo aparejado la guerra aérea y luego las investigaciones de cohetes y de astronáutica junto a sus aplicaciones en la vida cotidiana incidieron de tal manera que terminaron arribando hacia finales de los años cuarenta con los primeros estudios de Aldo Armando Cocca en derecho interplanetario, y son esos los primeros antecedentes de derecho espacial en Argentina.

Por otra parte, la soberanía territorial en el siglo XX fué una cuestión tan o acaso más importante como en los siglos anteriores. Tanto el incremento en la velocidad de los enfrentamientos, como la construcción y disolución de territorios y estados, se vieron intensificados por la tecnología de vehículos aéreos.

Las reglamentaciones, los acuerdos y tratados diplomáticos juegan un papel fundamental en el desarrollo de la modernidad occidental. En el mundo contemporáneo los territorios están en íntima relación con lo jurídico. Lo que queda claro también es que existieron desfases temporales entre la técnica y la legislación de sus aplicaciones. Se trata de dos procesos que se desarrollaron con diferentes temporalidades.

*¿Acaso el derecho espacial tiene su propia temporalidad?*. Resulta interesante analizar el régimen temporal del derecho espacial. En un primer nivel de temporalidad, una carga de expectativa de futuro hacia el interior del derecho espacial, al igual que los demás derechos internacionales, contempla las expectativas de confianza en el cumplimiento de los acuerdos entre estados. Una autoconstrucción de temporalidad propia del campo del derecho.

A su vez, podemos observar que la existencia de normas presupone una regularidad de cumplimiento para diferenciarse del no cumplimiento de la misma, por ello existe una repetición constante que la proporciona el lenguaje jurídico en la vida social.

Ésto ya se avizora con las convenciones de derecho aéreo, en 1919 en París, en 1929 en Varsovia y en 1944 en Chicago. La mutua confianza en las relaciones supraestatales para el cumplimiento exige un mínimo de confianza, es decir, en la construcción de tiempo futuro.

Y aquí se observa otro nivel de temporalidad, la que construye la confianza en las sociedades<sup>21</sup>. Descansar en la confianza del cumplimiento de las leyes en las sociedades obedece a la construcción temporal del horizonte de expectativas.

Teniendo en cuenta éstos análisis se puede afirmar que entre los grandes cambios que diferenciaron el siglo XIX con el XX se encuentra en un lugar destacado el incremento en la velocidad en el desarrollo tecnológico<sup>22</sup>, a su vez, frente a éste panorama el campo del derecho vió sus conceptos alterados.

¿Qué cambiaba ahora con la nueva función legal de los Estados en el aire y el espacio?. Si bien es cierto que el siglo XX imprimió en la historia humana una serie de inventos como nunca anteriormente se experimentó, los estados incorporaron, a diferencia de otros siglos, dos nuevas dimensiones debieron incorporarse en la vida jurídica: el aire y el espacio ultraterrestre.

Pero en esta exploración espacial y su posterior utilización no conviene perder de vista el lugar de la geopolítica, es decir, la continua disputa entre las diferentes administraciones supraestatales que se debaten con diferentes fuerzas entre sí. Si bien, los nuevos adelantos científicos produjeron nuevos conceptos, modificaron o desplazaron otros ya existentes, ello se llevó a cabo en espacios donde las divisiones políticas se encontraban ligadas a las divisiones territoriales. Por lo tanto, no es posible eludir en un análisis de ésta situación la cuestión de las tensiones de poderes mundiales.

Por lo tanto, la historia jurídica de lo espacial contempla no sólo la organización hacia el interior de cada estado, sino que las relaciones internacionales afectan ineludiblemente los posicionamientos regionales y globales de cada uno.

En la distribución económica territorial el proceso de globalización, aunque con una lógica institucional expansiva y con ciertos rasgos homogéneos, no se tradujo en un mismo desarrollo y en una misma constitución social en los diferentes lugares del planeta. Muy pocos estados lograron entrar en la senda de la exploración espacial con agencias y la disposición de presupuestos para ejecutar programas. En Argentina ésta característica queda esclarecida a lo largo de su historia de actividad espacial.

---

<sup>21</sup> Niklas Luhmann (2005 [1968]). *Confianza*. Anthropos, Barcelona. Y también Anthony Giddens (2001 [1990]). *Consecuencias de la modernidad*. Alianza. Madrid.

<sup>22</sup> Josetxo Beriain (2008). *Aceleración y tiranía del presente. La metamorfosis en las estructuras temporales de la modernidad*. Anthropos. Barcelona.

En consonancia con la creciente cantidad de vehículos aéreos la cuestión más acuciante de los estados siempre estuvo atravesada por lo territorial, el poder de regular el espacio vital de las sociedades demandó varias décadas de elaboraciones conceptuales en el campo legal.

La aparición de aeroclubes en el espacio de la ciudad de Buenos Aires exigió una regulación que esté a la altura normativa de los nuevos vehículos.

Pero, ¿cómo comenzaron a manifestarse los estudios del aire y el espacio en el ámbito jurídico argentino?.

Las fuentes escritas forman parte de las evidencias que permiten realizar una trazabilidad conceptual. Publicaciones, libros especializados, folletos y decretos conforman el catálogo de fuentes que aquí se exploran.

Además, y como se mencionó anteriormente, los conceptos del derecho que debieron operar con el conocimiento acumulado durante siglos para abordar una situación extralingüística nueva, y es en torno a esa situación en la que giraron muchos debates del derecho espacial. Por otra parte, será ineludible referirse a ciertos nombres que iniciaron los conceptos del derecho espacial en Argentina.

Tanto el derecho aéreo y el derecho espacial deben entenderse como dos campos diferentes. Sin embargo, ambos tuvieron lugar de gestación en el mismo siglo, y ambos también tuvieron a la novedad técnica como uno de los factores de cambio. Resulta imposible emprender una historia del derecho espacial ignorando el derecho aéreo.

Un razonamiento sensato puede inferirse hasta aquí, luego de la revolución técnica en el aire, el campo jurídico ya contaba con un antecedente para prever la injerencia humana más allá del aire.

Aldo Armando Cocca, Federico Videla Escalada, Manuel Augusto Ferrer (hijo), son algunos de los nombres cuyas preocupaciones y trabajos sobre el derecho aéreo y espacial en Argentina dieron forma a un campo de conocimiento relativamente novedoso. A la vez, se fué estableciendo una nueva rama jurídica que asumió las consecuencias del impacto de la creación de vehículos que, sean ellos tripulados o no, dispararon interrogantes políticos y teóricos en conceptos como territorios, sus límites y sus conceptos.

Inclusive hasta en la actualidad algunos de esos interrogantes perduran en la dinámica geopolítica mundial.



En 1957 se publicó *Teoría del Derecho Interplanetario* de Aldo Armando Cocca. El mismo año el satélite soviético Sputnik 1 orbitó alrededor del planeta. *Archivo personal*.

Las consideraciones detalladas anteriormente permiten comprender cómo fue posible por parte de la ciencia jurídica operar con conceptos en esta nueva era tecnológica que dió comienzo al siglo XX. Por supuesto, ello no significó un solapamiento sencillo a la nueva situación histórica.

Argentina incorporó desde mediados de siglo XX aproximadamente un nuevo campo de estudio del espacio. Quizás este hecho evidencia las sedimentaciones del concepto espacio ultraterrestre pregonado en obras de ficción.

En menos de veinte años el espacio físico destinado al estudio de conceptos de derecho espacial pasó a formar parte como uno de los lugares en el cual Argentina ahora dedicaba a proyectar y pensar legalmente las consecuencias de los usos de vehículos, entre otras cuestiones relativas a dicho campo.

Desde ahora en adelante, el estudio del espacio exterior se convirtió en una cuestión de estado. La proliferación desde la segunda mitad del siglo XX de programas espaciales y constantes desarrollos obligó a gran parte de los países occidentales a contar con estudios de éstas características.

## Fuentes históricas del Derecho Aéreo y Espacial

Para una indagación histórica es preciso contar con las fuentes referentes a las materias y temáticas con las que se trabajará. El derecho espacial se constituyó recientemente como un campo de conocimiento y resulta posible rastrear algunas fuentes e indicios que permitan reconstruir su proceso de establecimiento.

En el transcurso del siglo XX se fueron configurando varios escenarios políticos mundiales, los espacios dentro y fuera de cada estado formaron parte de las luchas por la soberanía territorial.

Por eso es preciso, al abordar las fuentes del derecho espacial y para los propósitos de éste trabajo, tener como trasfondo una mirada amplia en la dimensión histórica. El naciente campo jurídico se circunscribe en el ámbito del derecho internacional público y precisa indefectiblemente de la colaboración internacional, tanto de los estados como de diferentes organismos privados.

Por otro lado también, debe destacarse que acudir a una definición única de soberanía sería deficitaria para los propósitos de éste trabajo. Por lo tanto, precisamos contrastar la pluralidad en el uso del concepto para visualizar, en el período de tiempo estudiado, el impacto de la exploración espacial. Cabe aclarar que no se agotaron absolutamente todos sus usos.

Entre las fuentes normativas más resonante, a nivel mundial, se encuentra el ya conocido tratado del espacio exterior del año 1967<sup>23</sup>. Se trata de un documento de Naciones Unidas, en el cual se encuentran los principales tópicos y acuerdos entre la mayoría de las naciones del planeta en cuanto a las actividades espaciales. En el presente trabajo se aborda el tratado de 1967 atendiendo no solamente a su contenido normativo, el cual emerge como un nuevo cuerpo legal frente a las demás ramas jurídicas, sino también teniendo en cuenta las expectativas que dicho contenido presupone<sup>24</sup>.

Por otro lado, en el siglo XX argentino, y como se mencionó, en los programas de principios de siglo XX en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires se registran

---

<sup>23</sup> Actualmente en la web se encuentra disponible: <https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11S.pdf>

<sup>24</sup> ¿Qué significa tener en cuenta las expectativas normativizadas del Derecho Espacial? Para comprender mejor esta pregunta conviene atender algunos enunciados metodológicos de Koselleck en relación al cambio de época que surgió entre 1750 y 1850 aproximadamente. En dicho período, el historiador alemán identifica el cambio hacia una nueva época o un nuevo tiempo (*Neue zeit*), en la cual, los conceptos políticos y sociales contenidos estarán orientados al futuro. Por ejemplo, tomando el caso del presente trabajo, en el marco legal se generan expectativas (leyes, tratados, decretos, etc.) para ser cumplidas. La manera de experimentar el tiempo y la historia se verán alteradas, a diferencia de períodos anteriores.

algunas materias que podrían dar ciertas pistas del suelo teórico en el cual se asentó muy posteriormente el derecho aéreo, antesala de lo que será el derecho espacial salvando todas las distancias. En este caso, los programas de estudios sirven como fuentes históricas para observar las principales preocupaciones geopolíticas.

Se trata de los programas de derecho internacional público de los años 1919 y 1920<sup>25</sup>. Si bien la elección de las fuentes es arbitraria, cuestión que en la escritura histórica se hace muy presente, no se puede dejar de resaltar el hecho de que en las mismas se observan las prácticas de enseñanza de determinados conceptos, ejemplo de ellos son: la costumbre, las personas del derecho internacional público, la nación, el estado, entre muchos otros. Más interesante resulta el abordaje de la guerra aérea como tema presente en los contenidos, sobre todo los tratados y principios que se desarrollaron en torno a este tipo de práctica.

La pertinencia para el presente análisis de éstas últimas fuentes señaladas radica en la red de conceptos implicados en el desarrollo y ejecución de la técnica de los vehículos aéreos.

*Guerra aérea, estado, nación* y otros conceptos que se consideran claves para dichos propósitos, todos ellos confluyeron de manera particular a principios del siglo XX, sobre todo en el abordaje desde un campo de conocimiento como el derecho. La novedad y la irrupción de la técnica en los diferentes campos de saber que se fueron configurando en el siglo pasado marcan los cambios significativos en la aprehensión y discusión de conceptos como soberanía territorial, espacio nacional, etc. Cuestión sensible en una época signada por conflictos bélicos con numerosas consecuencias.

De todas maneras, y más allá de que estos primigenios programas no estudien específicamente el derecho espacial, ya que se consolidó sobre todo en el período posterior a la segunda guerra mundial, sí se establecen como prolegómenos para lo que serán los debates normativos en una dimensión ultraterrestre.

Por otro lado, y ésto estará desarrollado en profundidad en los próximos capítulos, en la ciudad de Buenos Aires hacia el año 1947 se creó el Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación (IDAN), hecho que marcaría un punto de inflexión en la aeronáutica.

En las materias dictadas en el primer año de la institución (1948) se pueden encontrar algunos resabios de las materias de derecho internacional público, como se indicó anteriormente en lo referido a los programas de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales.

---

<sup>25</sup> Programas disponibles en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. La colaboración y asesoramiento de Luciana, encargada de la biblioteca de Información Jurídica, fue clave para llevar a cabo esta parte del trabajo. Se destaca su enorme ayuda debido a las condiciones adversas de circulación en tiempos de pandemia.



De acuerdo a la información que provee en su página web<sup>26</sup> las materias eran cinco:

- Introducción al estudio del Derecho Aeronáutico
- Derecho Privado Aeronáutico
- Derecho Público Aeronáutico
- Derecho Comercial Aeronáutico
- Política Aérea y Derecho de la Guerra

Nuevamente, en el nombre de la quinta materia se puede advertir el carácter bélico que rodeaba a muchas cuestiones de la normativa del derecho aéreo. Es necesario destacar que su mera contextualización no satisface los propósitos del análisis, resulta necesario comprender las sedimentaciones conceptuales.

Hacia 1965 el IDAN cambió de nombre por Instituto Argentino de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE), cuya vigencia perdura hasta el presente. Se debe tener en cuenta que en el transcurso que va de 1947 a 1965, período en el que ocurre el cambio de nombre de la institución, por lo menos dos hechos de gran importancia para la materia abordada aquí tuvieron lugar; por un lado, el comienzo de la denominada carrera espacial entre la URSS y los Estados Unidos de Norteamérica, y por otro lado como ya se dijo, la puesta en órbita del satélite Sputnik 1.

Los debates y publicaciones en Argentina hasta dicho período, si bien no existieron instituciones previas que difundían este campo de conocimiento específico, ya tenían una base constituida por especialistas en la materia.

---

<sup>26</sup> <http://info.faa.mil.ar/indae/historia.html>

## ***Capítulo 1: El dominio de lo etéreo y la configuración del Derecho Aéreo (1914-1960)***

A los propósitos de la presente investigación se propone un breve repaso por el recorrido del establecimiento del derecho aéreo en Argentina y en el mundo para comprender la irrupción en el campo del derecho de una situación novedosa.

La delimitación temporal obedece a que en 1914, cuando se desató la *Gran Guerra*, los aviones formaron parte de los vehículos de combate. Los múltiples usos de los aviones incluyeron sobrevolar los territorios en combate, bombardeo, fotografía aérea, entre otros.<sup>27</sup> Entre varias consecuencias que se pueden observar de éstos hechos se destaca el estudio de la guerra aérea en Argentina, la cual se comenzó a establecer en los contenidos de materias de la Facultad de Derecho en Buenos Aires.

El recorte lo podemos situar en los años sesenta ya que para dicha década, por lo menos en Argentina, ya podemos encontrar debates, cursos, publicaciones y la creación de una institución como el IDAN (1947), precursora del INDAE (1965).

El espacio estudiado es la Argentina y el contexto mundial, éste tipo de análisis o mirada holística obedece a razones lógicas; tanto las invenciones técnicas como los estudios legales del uso de aeronaves fueron fomentados desde varios puntos de occidente.

Por lo tanto, se procede a la descripción y comprensión de campo de saberes que irradian conceptos y esquemas de comprensión. Posteriormente se pretende analizar las transferencias e intercambios dentro del mismo, y a su vez con otros campos. Se debe recordar al lector que prima la comprensión de los procesos y las estructuras de diferenciación funcional que se desatan en una sociedad industrial cada vez más compleja antes que una explicación que se centra en una búsqueda de verdad objetiva. El término observación resulta ser así una mirilla que intenta analizar la complejidad de la era moderna<sup>28</sup>.

En principio este esquema de análisis, así planteado, permite comprender las circunstancias que rodearon el surgimiento del derecho aéreo. Concretamente, un momento de formación que hay que tener en cuenta para entender las particularidades de ésta rama jurídica.

En cuanto a las estrategias de abordaje, en éste capítulo también se solapan algunos fundamentos de una de las principales tesis de Reinhart Koselleck (1923-2006) referida en su

---

<sup>27</sup> Resulta interesante la galería de aviones en la página del *Imperial War Museums* de Inglaterra. Fuente de consulta: <https://www.iwm.org.uk/>

<sup>28</sup> Paul Watzlawick y Peter Krieg (comps.) (1995). *El ojo del observador. Contribuciones al constructivismo*. Gedisa, 2ª edición. Barcelona

artículo *Espacio e Historia*<sup>29</sup>. Koselleck sostiene que tanto el espacio como el tiempo son las condiciones de posibilidad de toda historia. Un tema ya explorado, entre otros, por Immanuel Kant y luego por el teórico Johann Gustav Droysen<sup>30</sup>. Por lo tanto, se sigue que cualquier tipo de análisis de la historia de las civilizaciones no pueden prescindir de estas dos categorías.

Para los propósitos que aquí se persiguen resulta fundamental la categoría *espacio* como lugar de experiencia, con especial atención a los cambios y experimentos científicos que posibilitaron luego las prácticas del derecho aéreo.

Sin perder de vista ésto es posible señalar la incidencia de nuevas técnicas en la dimensión espacial aérea de esa realidad histórico-fáctica frente a la pasividad, si se quiere, del campo del derecho.

Este cuadro de situación es observable a través de las herramientas del derecho, es decir, dentro del mismo campo o subsistema, las cuales comienzan a captar al concepto espacio aéreo frente a una nueva configuración de la experiencia humana en el aire. Se entiende por herramientas del derecho a los primeros análisis conceptuales y tratados en torno al derecho aéreo las cuales tuvieron lugar a comienzos del siglo XX, sobre todo, en Europa. En el transcurso del tiempo se fué convirtiendo en materia de estudio en varios puntos del planeta.

En primer término, el cambio tecnológico con los nuevos vehículos se dió de manera irreversible. La innovación de la técnica no se establece en un lugar particular, fueron varias las naciones que realizaron pruebas de vuelos con distintos vehículos. El caso más resonante quizás sea el de los hermanos Wright en Estados Unidos. Todo este proceso derivará en un abordaje legal de cara a una tecnología naciente.

De ésta manera, el estudio legal del espacio aéreo en Argentina pudo haber tenido sus primeras luces en la cátedra de derecho internacional público de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. Uno de los profesores titulares de la misma fué Isidoro Ruiz Moreno.

Como se analizó, en el contenido oficial del programa de 1919 se encuentran algunos conceptos que refieren a la necesidad de regular las contiendas bélicas provocadas por vehículos aéreos.

La elección de éste tipo de fuentes resultan pertinentes para ver los contenidos que hacen alusión al Derecho Aéreo dentro del Derecho Internacional a principios del siglo XX, es

---

<sup>29</sup> Reinhart Koselleck (2001). *Los Estratos del Tiempo: estudios sobre la historia*, Paidós, trad. Daniel Innerarity, Introducción de Elías José Palti. El Capítulo de referencia aquí es: *Espacio e Historia*, p. 97

<sup>30</sup> J. G. Droysen (1983). *Histórica. Lecciones sobre la enciclopedia y la metodología de la historia*. Editorial Alfa, Barcelona.

decir, la manera en que la denominada Sociedad de las Naciones<sup>31</sup> establecieron normativas en lo referente a la circulación de vehículos aéreos. Así, en la bolilla XIII encontramos el punto que refiere a los Aeronautas<sup>32</sup>.

En dicho programa de 1919 se encuentra la bolilla XIV en la página 19, el primer contenido es la guerra aérea, los contenidos subsiguientes son las fuentes que respaldan este eje temático que versa sobre el empleo de aeronaves en el caso de un conflicto internacional. De esta manera, dicha bolilla estudia doctrinas, dictámenes de conferencias y discusiones que sentaron precedentes:

*“Guerra aérea. Antecedentes. Declaración de San Petersburgo. Conferencia de la Haya. Legitimidad. Diversas opiniones. Empleo de aeronaves. Clases; distintivos. Principios a aplicar en la guerra aérea; doctrinas; guerra actual; carácter de las aeronaves; discusión de Estados Unidos y Holanda con Alemania; interpretación del Gobierno de Noruega. La circulación aérea. Bombardeo aéreo; naturaleza; lugares bombardeables; medidas a tomar para evitar errores.”*<sup>33</sup>

Por un lado, éste resulta ser uno de los rasgos característicos del derecho; el factor tiempo: recurrir al pasado a través de los antecedentes, allí donde hubo un quiebre en el uso de una nueva tecnología se establece un nuevo paradigma, fueron éstas circunstancias técnicas las que influyeron en la conformación del derecho aéreo<sup>34</sup>.

De hecho, que en el contenido de esta bolilla aparezca una referencia a la circulación aérea otorga un primer antecedente en el abordaje legal de las aeronaves. De ésta manera el espacio aéreo comienza a tomar protagonismo en el derecho normativo nacional.

En este punto resulta preciso plantear: ¿Cuáles serían las razones por las que se empieza a estudiar en el derecho la dimensión aérea? La aeronáutica comenzó a desplegarse como campo de estudio en la mayor parte de las naciones desarrolladas de occidente.

Los desarrollos de vehículos aéreos empezaron a implementarse en la vida cotidiana, desde los propósitos bélicos hasta el transporte comercial. El espacio aéreo destacó por su relevancia. Por su parte y de manera sincrónica existían ya algunos estudios sobre astronáutica, aunque éste último campo se refiere a otro medio fuera del ámbito terrestre.

Por estas razones, se debe precisar cautelosamente si resulta justificado señalar que algunos

---

<sup>31</sup> Programa Oficial de Derecho Público Internacional de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la UBA de 1919. p. 13, Bolilla IV.

<sup>32</sup> Programa Oficial de Derecho Público internacional...Bolilla XIII. p.18

<sup>33</sup> Programa Oficial de Derecho Público internacional...(1919). p.19

<sup>34</sup> Agustín Casagrande (2018). *Para una historia del derecho público en la Argentina (siglos XIX-XX): tradiciones, saberes, conceptos*. En: Academia. Revista Sobre Enseñanza del Derecho. Año 16, número 31, pp. 37-66

de los contenidos del derecho aéreo habilitaron determinados conceptos del derecho espacial. Se sabe que ambos derechos formaron parte de una polémica que gira en torno a la independencia de campos de estudio<sup>35</sup>.

A su vez, conviene aclarar lo siguiente; al campo legal referente a lo aéreo y espacial le precedieron siglos de leyes en dos espacios territoriales muy conocidos; la tierra y el mar.

El control por los territorios se practicó durante gran parte de la historia humana, las modalidades de dichas prácticas fueron variadas, algunas de ellas se llevaron a cabo a través del establecimiento de acuerdos y tratados (y guerra en muchos casos). Las hegemonías políticas occidentales basaron sus fuerzas, y aún lo continúan haciendo, a través del dominio territorial.

Con todo este panorama así presentado, resulta de una interesante particularidad la diacronía que muestran los avances en el campo aeronáutico de finales del siglo XIX<sup>36</sup> y principios del siglo XX. Como se puede observar en lo que refiere al uso de las máquinas aéreas en un principio se diseñaron con un perfil belicista.

Estos desarrollos tecnológicos de aplicaciones prácticas constituyeron factores históricos que activaron numerosos interrogantes, si bien en campos como la literatura se pudo conjeturar sobre su existencia, el campo legal no los incluía conceptualmente.

Las reglamentaciones y las restricciones para el uso de aeronaves en situaciones de conflictos que se hallaba manifiesta en la escritura del campo legal convirtieron al espacio aéreo como un territorio más para ejercer la soberanía política. A partir de éste hecho con el que se establece un límite legal el espacio aéreo se convirtió en una materia más para el debate entre juristas. Más tarde se convirtieron en materias de estudio en instituciones educativas.

Los materiales a través de los cuales se tuvo conocimiento por mucho tiempo, por ejemplo con respecto a los viajes tripulados a lugares alejados al ámbito terrestre fueron, junto a la literatura especializada científica, las publicaciones de mayor alcance, muchas veces catalogada como cultura de un imaginario futurista; la ciencia ficción.

Existieron muchas temáticas, aproximaciones y teorías sobre la construcción de satélites artificiales junto a otros vehículos espaciales, inclusive desde mucho antes del período que se viene describiendo<sup>37</sup> en estas páginas, y de su posterior concreción material. Quizás se pueda

---

<sup>35</sup> El jurista italiano Antonio Ambrosini y el argentino Federico N. Videla Escalada sostenían posiciones antagónicas con respecto a este punto.

<sup>36</sup> De hecho, ya existían algunos pensadores que imaginaban o proyectaban la creación, por ejemplo, de satélites con determinadas utilidades para la vida humana.

<sup>37</sup> Como aseguraba el ingeniero argentino Teófilo Tabanera, tal fue el caso del físico soviético Konstantin Tsiolkovski (1857-1935) llamado muchas veces el padre de la moderna cosmonáutica. Véase Teófilo Tabanera (1958). *Qué es la Astronáutica*. Editorial Columba, Buenos Aires.

inferir de estos primeros indicios de imaginación literaria y de teorización la configuración de una antesala en la que luego se complejizó y se materializó necesariamente a través de una regulación que tiene como objetivo administrar los espacios de manera jurídica, tal es el caso del derecho aéreo.

Los espacios terrestres y acuáticos se construyeron, desde que el homo sapiens comenzó a dar sus primeros pasos, como el escenario de toda experiencia humana habitable. Entre el siglo XIX y XX se sumó el espacio aéreo y ultraterrestre. Con éstos señalamientos pretendemos presentarlo como los niveles en los cuales el concepto de territorio estatal y nacional ejercen sus soberanías.

Algunas obras en la historia occidental quizás pueden ayudar a ilustrar mejor la antesala habilitada por la literatura previa a los desarrollos científicos. Uno de ellos lo constituye Luciano de Samósata (125-181 D.C.), el escritor nacido en Siria que formó parte de la ciudadanía de la antigua Roma, y quien se destacó por su literatura sarcástica y humorística. En un relato titulado "*Icaromenipo o Por encima de las nubes*"<sup>38</sup> Luciano incursiona en un relato satírico dejando en evidencia las fragilidades de las empresas humanas destinadas a conocer el cosmos, ya sea a través de las filosofías o con determinadas técnicas, destacando las dificultades del ser humano para aprehender ciertas áreas del conocimiento de manera correcta, el personaje creado por Luciano desconfiaba de los filósofos. Éste personaje relata a un amigo su experiencia en la exploración del cosmos, exploración emprendida por él mismo debido a, como se comentó más arriba, la desconfianza de los cálculos filosóficos.

Otro hito lo constituye el relato "*De la tierra a la luna*"<sup>39</sup> de Julio Verne escrita en 1865, lo sorprendente aquí es su anticipación de lo que serán las naves espaciales tripuladas. Luego de varios siglos desde que escribió Luciano de Samósata, Verne ya contaba con una formación científica, a diferencia de los antiguos escritores y filósofos. Este último hecho no es menor ya que a lo largo de la historia intelectual humana el conocimiento se fue dividiendo en áreas y especializándose, un proceso de diferenciación característico de la modernidad. Verne es heredero de esta acumulación de proyecciones, no por ello menos original y científico. Su afinidad con la ciencia se puede apreciar en ésta y otras obras.

El relato *De La tierra a la luna* constituye un claro ejemplo entre otros, para los propósitos aquí planteados. En el caso de Verne desde el espacio de experiencia presente de mediados

---

<sup>38</sup> Luciano de Samósata (1981). *Obras, Volumen I. Biblioteca Clásica de Gredos*, 42. Editorial Gredos, *Icaromenipo o Por encima de las nubes*, pp.407-434.

<sup>39</sup> Julio Verne (2014). *De La Tierra a la Luna*. RBA libros, S.A., Barcelona.

del siglo XIX, una atmósfera que tuvo a la confianza en la ciencia como telón de fondo de muchas disciplinas científicas.

Resultan de esta manera llamativas las particulares relaciones que indican las categorías espacio de experiencias y los horizontes de expectativas en el campo literario. Sobre todo, entre la producción de un autor en un determinado tiempo y espacio, y los desarrollos científicos posteriores.

Frente a este hecho, que podría ser abordado como una configuración discursiva; entre lo que proyectan los autores con la ficción literaria y la posterior construcción, desde el campo de la ciencia, en cuanto a vehículos para la navegación aérea y espacial, resultan muy sugerentes algunos de los análisis del filósofo Hans Blumenberg, sobre todo los cruzamientos entre los conceptos de realidad y los relatos de ficción que a lo largo de la historia construyeron algunas alquimias que permitieron pensar estas temáticas. Un trabajo que refiere específicamente a estas cuestiones es su artículo de 1964 titulado *El concepto de realidad y la posibilidad de la novela*, conviene citar un pasaje que resulta pertinente para las temáticas planteadas en este apartado; *“El mismo hecho de que la verdad de la literatura haya sido siempre impugnada ha convertido a la teoría literaria en un foco para la evaluación crítica de los conceptos de realidad y para el desenmascaramiento de las preconcepciones implícitas. En último término, tendremos que reconocer que, en cierto momento, aquellas se dieron por sentado como lo más obvio y trivial, esto es, como lo que no merece la pena señalarse, y por lo tanto nunca se han formulado específicamente. La posibilidad y la realizabilidad del análisis conceptual puede solo mostrarse a partir de la determinación de algunos ejemplos de conceptos históricos de la realidad”*<sup>40</sup>

Las reflexiones de Blumenberg permiten hacer algunos ejercicios pocas veces abordados en las temáticas de investigaciones científicas, y sobre todo en los entrecruzamientos de conceptos científicos y del campo literario.

Estas indagaciones permiten dar cuenta de las múltiples posibilidades de pensar los proyectos de viajes tripulados a lo largo de la historia humana. Previo a la puesta en marcha de programas espaciales existieron un trasfondo de producciones que proyectaron muchas formas de viajes y experiencias humanas fuera del planeta.

Y como se puede observar, las indagaciones sobre configuración del campo del Derecho Aéreo poseen numerosos antecedentes y derivas con las que puede rastrearse sus comienzos en términos generales.

---

<sup>40</sup> Hans Blumenberg (2016). *Literatura, estética y nihilismo*. Editorial Trotta, p. 125

Entonces, un largo camino se tuvo que atravesar antes de que los humanos tengan la experiencia de habitar el aire, y sobre todo previo a concebirlo como un medio y un territorio que era necesario regular. Pero para comprender este complejo panorama resulta preciso desencantar la imagen de un mundo de estados y naciones en convivencia pacífica. El siglo XX evidencia las inestabilidades geopolíticas de un mundo cada vez más tensionado por las luchas de poderes.

¿Fueron algunas ficciones las que construyeron tanto las expectativas como la materialización de lo que es la exploración espacial en el mundo moderno?. Visto en perspectiva se puede responder con facilidad afirmativamente a dicha pregunta. Otra inquietud que podría surgir a continuación es si todas las dimensiones en las cuales se desplazan las sociedades deben estar organizadas mediante herramientas legales.

Pero volviendo a la indagación histórico conceptual de la sociedades modernas se observa que algunos expositores del derecho internacional en Argentina abordaron en sus inicios la cuestión de la guerra aérea, un tópico en la misma sintonía en la que Emile Laude se había preguntado ya hace más de un siglo, ya que los vehículo aéreos tuvieron un propósito primigenio de utilidad bélica, cuestión que comenzó a llamar la atención de los juristas.

Durante los primeros decenios del siglo XX la preocupación de los estados radicó en fijar una reglamentación legal para los nuevos vehículos. La tecnología se constituyó en un factor de innovación para la vida cotidiana.

Si bien éste cambio fué un factor fundacional para las primeras elaboraciones conceptuales del derecho aéreo el dominio de la circulación aérea derivó en restricciones por cuestiones de soberanía estatal.





Un mayor del ejército americano observando desde un dirigible en Francia (sin fecha).

*The National WWI Museum.*<sup>41</sup>

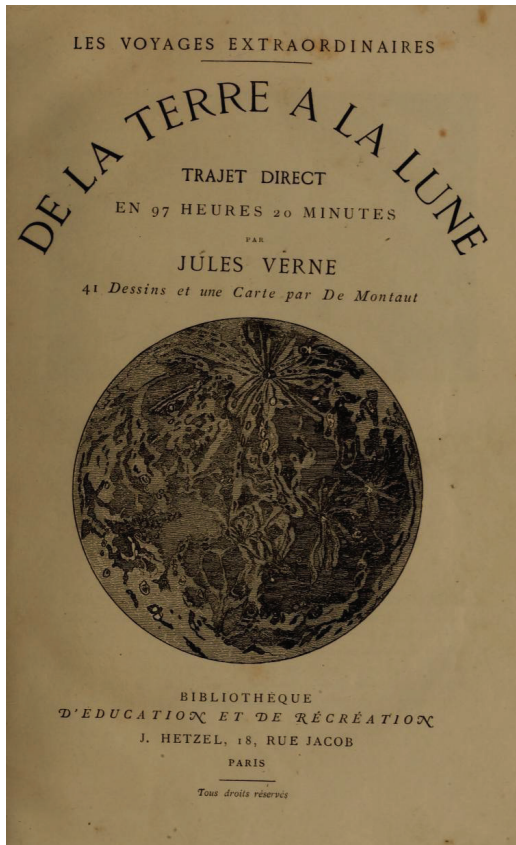
Modelo Fokker E-III Eindecker, Alemán, utilizado en la primera guerra mundial.  
*San Diego Air and Space.*<sup>42</sup>



---

<sup>41</sup> <https://www.theworldwar.org/learn/about-wwi/balloons-and-dirigibles-wwi>

<sup>42</sup> <https://sandiegoairandspace.org/collection/item/fokker-e-iii-eindecker-reproduction>



Julio Verne. De la Tierra a la Luna. Edición original de 1865.<sup>43</sup>



Vladimir Tsiolkovsky. *En la Luna* (original de 1893).<sup>44</sup>

<sup>43</sup> [https://lesia.obspm.fr/perso/jacques-crovisier/JV/verne\\_TLAL.html](https://lesia.obspm.fr/perso/jacques-crovisier/JV/verne_TLAL.html)

<sup>44</sup> [https://www.russianspaceweb.com/tsiolkovsky\\_kaluga.html](https://www.russianspaceweb.com/tsiolkovsky_kaluga.html)

## ***1.1 La emergencia de la técnica del dominio aéreo y sus implicancias legales***

El espacio aéreo, siguiendo la hipótesis de Koselleck, es un espacio histórico; *“La escala de la relación entre el espacio y la historia se modifica en función de que las condiciones espaciales sean consideradas metahistóricas o históricas [...] Con ello designamos aquel espacio que el hombre se crea, en el que se introduce para cazar animales, del que se apropia, el que habita, trabaja, configura o el que debe abandonar por culpa de los enemigos.”*<sup>45</sup>

Hacia el final del capítulo el historiador alemán asegura; *“Pero aunque el agua sea completamente territorializada en el siglo XXI, en el sentido de una adscripción jurídica a las potencias territoriales, el aire nunca lo será pese a todos los derechos supremos que puedan invocarse. El aire remite más que todos los demás elementos a la unidad de nuestro espacio vital, cualquiera que sean los límites políticos actuales o posibles.”*<sup>46</sup>

Aquí conviene dejar en claro que lo que se logró regular con el paso de los años, más que el aire, es el espacio aéreo adyacente a los estados. El aire como material etéreo resulta imposible de apropiación. Por lo tanto, de lo que se trata es de aclarar que, a partir del siglo XX en el mundo prevaleció la lucha por los espacios. Así, el espacio aéreo se convirtió en un terreno de protección soberana.

La salvedad que podemos hacer en el diagnóstico de Koselleck estriba en que el establecimiento de acuerdos en la aviación evidencian una territorialización latente, no en la apropiación del aire como sustancia. Los estados del siglo XX convivieron en una atmósfera tensa en el cual las disputas, en su gran mayoría, se dirimen en las arenas de la guerra y la devastación territorial. La guerra por vía aérea es una innovación testigo del pasado siglo XX, y continúa aún en el XXI<sup>47</sup>.

Varias cuestiones se discutieron en torno a la soberanía vertical de los estados en el mundo a lo largo del siglo XX. Esta situación provocó la perplejidad tanto en la teoría jurídica de dicho momento, como en la dificultad de coincidir con el establecimiento de la mensurabilidad de “lo aéreo” por parte de los estados. Se elaboraron las más variadas hipótesis en torno a los alcances y las limitaciones de las leyes.

El sustento para tales hipótesis fueron los debates de los especialistas. En Argentina, el profesor y especialista Carlos Pasini Costadoat ofreció una escueta pero interesante síntesis

<sup>45</sup> Koselleck (2001). *Op. cit. Espacio e historia*. p. 100

<sup>46</sup> Koselleck (2001). *Op. cit.* p. 110

<sup>47</sup> <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-63094365>

de la situación planteada hasta 1952; *“Frente a las nuevas innovaciones aeronáuticas, que fugazmente cruzan los cielos, sorprendiendo y asombrando al mundo; frente a los intentos científicos próximos a realizarse, de traspasar la esfera de gravitación terrestre con aparatos aéreos (Astronaves), que constituirán satélites artificiales de nuestro planeta verdaderas islas flotantes en el espacio mientras maduran los proyectos de viajes interplanetarios, la ciencia jurídica aeronáutica, siguiendo, como ya dijimos, el carácter formativo de esta disciplina debe, no solo acompañar la realidad sino plantear desde ya los problemas que la marcha vertiginosa de la técnica promete producir a corto plazo, y sin que ello implique perder de vista la realidad presente, enunciar las soluciones jurídicas a los mismos.”*<sup>48</sup>

El factor temporal de los adelantos técnicos hizo emerger debates conceptuales en el campo del derecho. Hay conceptos como el caso de la soberanía, por ejemplo, la cual comienza a modificarse.

Un cambio en la estructura social en fase embrionaria se estaba gestando, emergieron por ende nuevos conceptos, ya sea por el surgimiento de una nueva técnica, y porque a su vez dicha tecnología ayudó a resquebrajar el clásico binomio territorial de la tierra y el mar por una nueva dimensión que se comenzaba a desarrollarse en el aire.

Los especialistas de las diversas disciplinas le fueron dando una condición jurídica al espacio aéreo. En el ojo de la tormenta yacía una pregunta lícita durante la primera mitad del siglo XX; ¿Dónde termina el dominio del espacio aéreo de un estado? ¿Hasta dónde se extiende su soberanía vertical?.

Pasini Costadoat continuaba en el artículo citado revisando las diferentes vertientes que ofrecían los especialistas de derecho en torno al espacio aéreo; Marcel LeGoff<sup>49</sup>, Henri Coüannier, O. Jallu, Antonio Ambrosini, entre otros. Los debates sobre la teoría de las zonas o los alcances de la soberanía territorial de los estados parecían ocupar un lugar muy importante en las discusiones de los teóricos del derecho aéreo, al menos en la primera mitad del siglo.

En última instancia, se trataba de distinciones conceptuales las cuales no sólo se limitaban al aspecto normativo, sino que dicha situación afectaba también la constitución física territorial de cada estado.

Por ejemplo, ya hacia la década de 1960 el jurista francés Louis Cartou dejaba en evidencia cómo la influencia de la política, entre otros factores, condicionaba el tránsito del aire; *“Las*

---

<sup>48</sup> Carlos Alberto Pasini Costadoat (1952). *El espacio aéreo (dominium coeli)*. En Revista de la facultad de derecho y ciencias sociales, año VII, nro 31, Buenos Aires, pp. 1148-1149.

<sup>49</sup> Marcel Le Goff. *Manuel de droit aérien*. Librairie Dalloz. Paris. 1953.

*actividades así regidas por el derecho aéreo (droit aérien), la navegación y el transporte, se encuentran bajo numerosas influencias que pueden de distintas maneras afectarlas problemáticamente. La navegación y el transporte pueden organizarse de acuerdo a las actividades variadas. Por otro lado, el derecho aéreo está sometido a efectos imperativos, políticos, económicos y técnicos. Esas diversas influencias explican los caracteres generales del derecho aéreo.”*<sup>50</sup>

Unos años antes, durante la década del cincuenta, John Cobb Cooper planteaba algunos problemas que avivaron debates entre los juristas a principios de siglo. Cobb Cooper fué un gran conocedor de la historia del derecho aéreo, en uno de sus artículos de 1952<sup>51</sup> planteó la importancia que representó la primera conferencia del derecho aéreo en París en 1910, aunque poco fructífera en sus resultados, el impulso inicial estuvo dado los usos de diferentes vehículos aéreos en el espacio europeo y la ausencia de regulación oficial por parte de los estados. Todo ello derivó en la posterior convención de regulación aérea también en París pero en 1919.

En ése artículo Cooper señala que una de las principales cuestiones que evidenció la conferencia de París 1910 fué que, por ejemplo: “...*cualquier tipo de división en el espacio territorial de vuelo es impracticable e innecesaria...*”<sup>52</sup>. Continúa Cobb Cooper sosteniendo que lo más práctico que pueden hacer los estados para controlar los nuevos vehículos aéreos es pactar internacionalmente para evitar confusiones y obstáculos administrativos. En ése pasaje de Cooper resuena la sentencia koselleckiana de la imposibilidad de apropiarse del aire.

Esto deja en claro que, como señaló Louis Cartou décadas posteriores, el derecho aéreo, incluso antes de conformarse como un campo en sí mismo, tenía condicionamientos de imperativos comerciales y políticos por parte de los estados.

Todos éstos debates dejan en claro la dificultosa tarea de los juristas en aquellos días en los que debieron responder ante la aparición de una nueva tecnología.

En torno a las continuidades históricas, podemos observar las prácticas de establecimiento y lucha por límites en los procesos de territorialización, los cuales se remiten a períodos donde no necesariamente el aparato estatal o el estado moderno existieron como institución<sup>53</sup>.

---

<sup>50</sup> Louis Cartou (1981 [1963]). *Le droit aérien*. 3ème. ed., p. 4, la traducción es mía.

<sup>51</sup> John Cobb Cooper (1952). *The international air conference, Paris 1910*. Air L. & Com. 127.

<sup>52</sup> John Cobb Cooper (1952). *Op. cit.*, p. 143

<sup>53</sup> Un interesante punto de vista desde las ciencias jurídicas ofrece el sugerente libro de Carl Schmitt (2007). *Tierra y Mar. Una reflexión sobre la historia universal*. Edición en español; Trotta, Madrid.

El conjunto de conocimientos y de regulaciones aéreas se establecieron bajo un régimen político territorial de los diferentes estados modernos de occidente.

¿Qué queda entonces del debate conceptual entre aire y espacio aéreo tan característico del contexto de poco antes de mediados de siglo?.

En el artículo citado de Pasini Costadoat el especialista lo aborda de manera tácita. Según el especialista argentino, juristas como Le Goff y sus adeptos confundieron ambos conceptos.

Por otro lado, en el orden institucional, en 1949 se reformó la constitución argentina bajo el primer gobierno de Perón y se puede leer en la primera parte titulado *forma de gobierno y declaraciones políticas* uno de sus artículos el cual refiere a cuestiones que atañen las aeronaves y su relación con el territorio y la soberanía:

*“Art. 11 - Los artículos de producción o fabricación nacional o extranjera, así como los ganados de toda especie que pasen por territorio de una provincia a otra, estarán libres de los derechos llamados de tránsito, estándolo también los vehículos, ferrocarriles, aeronaves, buques o bestias en que se transporten, y ningún otro derecho podrá imponérseles en adelante, cualquiera que sea su denominación, por el hecho de transitar por el territorio.”<sup>54</sup>*

Éste puede constituirse como el primer antecedente de inclusión de las aeronaves en la constitución argentina. Desde la eficacia de la aviación de la Gran Guerra quedó clara la importancia de la misma para la política nacional e internacional.

Y aún continúa el próximo artículo:

*“Art. 12 - Los buques o aeronaves destinados de una provincia a otra no serán obligados a entrar, anclar, descender, amarrar ni pagar derechos por causa de tránsito.”<sup>55</sup>*

Resulta interesante que luego, en la próxima reforma de 1994, no se refieran a las aeronaves. El artículo 11 se refiere más bien a carruajes, buques o bestias que transportan, si bien es cierto que existe una legislación que continúa en la actualidad de derecho aéreo establecido por el código aeronáutico<sup>56</sup>.

En los años cuarenta la regulación de las actividades aéreas quedaron bajo los acuerdos de las convenciones y tratados. Cabe recordar que el más célebre fué el de Chicago en 1944, como algunos lo denominaron, fué la “carta magna” del derecho aéreo. Y ya en su primer artículo éste estableció que todos los estados tienen completa y exclusiva soberanía del espacio aéreo

---

<sup>54</sup> Constitución Argentina de 1949. Disponible en: [http://www.jus.gob.ar/media/1306658/constitucion\\_1949.pdf](http://www.jus.gob.ar/media/1306658/constitucion_1949.pdf) p. 45

<sup>55</sup> *Ídem ant.*

<sup>56</sup> Código Aeronáutico actual: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm#5>

sobre su territorio.<sup>57</sup> Aquí aparece un concepto novedoso de soberanía aérea que queda a resguardo de los estados.

Lo interesante también en aquella constitución del año 49 fué un término tan polemizado por Antonio Ambrosini, cuya obra en Argentina salió editada el mismo año, en cuanto al concepto *nave* relacionada al derecho aviatorio:

*“...el término de navegación aérea, referido a la aviación, es equívoco, en cuanto el verbo navegar; derivado de nave, significa andar por el agua con nave, recorrer sobre nave mares y ríos, lo que no tiene en verdad que hacer con el movimiento y el comportamiento del aeroplano...”*<sup>58</sup>

Para Ambrosini todo lo relativo a una nave tiene como medio de desplazamiento el agua, en el caso de los aviones se torna diferente ya que su medio será el aire. El trasfondo de la operación conceptual efectuada por Ambrosini tiene un correlato en las discusiones con otro jurista, también napolitano, llamado Antonio Scialoja, quien sostuvo que el derecho de la aviación y derecho de navegación marítima formaban parte de un mismo sistema<sup>59</sup>.

En éste caso, las tensiones en torno a la definición del carácter identitario para el derecho de la aviación indican que los conceptos de legislación política tuvieron en sus contenidos ciertos momentos de debates en relación a su definición. Aquí la referencia es el uso del concepto aeronave, su uso legal y la posibilidad de incorporarlo en el derecho de la aviación.

Por su parte, Ambrosini no desconocía la ventaja de desligar, en cierto punto, la aviación de la navegación marina, ya que estaba pensado de cara a la futura exploración espacial. Por ello insistía en que los medios en los que se desplazan un avión y una nave marina son completamente diferentes:

*“La propulsión a cohete, ya actuante en el campo de la realización práctica, aunque por ahora sobre todo con fines militares, está plena de porvenir. Además de constituir un medio con el cual los seres humanos podrán escapar quizá a la ley de gravedad de su propio planeta e instalar islas flotantes en el espacio, rodantes en torno a la tierra, es indudable que este tipo de propulsión modifica fundamentalmente el principio físico en virtud del cual el aeroplano se sustenta en el espacio (realización del aire bajo las alas), permitiendo así, también, alcanzar cuotas de alturas y velocidades insospechadas.”*<sup>60</sup>

---

<sup>57</sup> Disponible en [https://www.icao.int/publications/documents/7300\\_orig.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf)

<sup>58</sup> Antonio Ambrosini (1949). *Instituciones de derecho de la aviación I*. Editorial Depalma, Buenos Aires, p 42-43.

<sup>59</sup> Ambrosini (1949). *Op. cit.* p 83

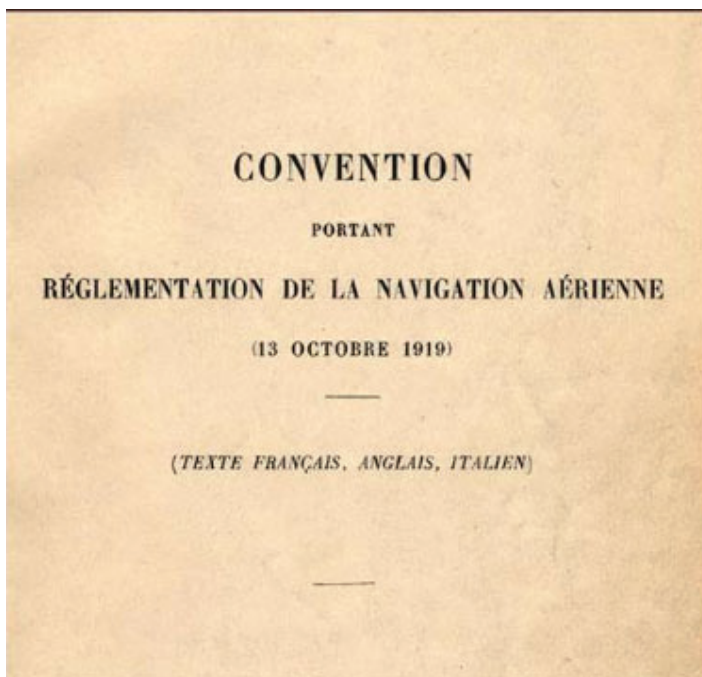
<sup>60</sup> Ambrosini (1949). *Op. cit.* pp. 39-40 (El subrayado es mío)

Tan sólo unos decenios más tarde la puesta en órbita de cosmonautas, misiones espaciales pisando la superficie lunar, envío de satélites, y la efectiva construcción de una estación espacial internacional terminan por darle la razón a Ambrosini.

El debate entre Ambrosini y Scialoja sobre el concepto de nave aplicado al aire se llevó a cabo de manera sincrónica en la que los avances de la astronáutica respondieron, sobre todo, a la tensión desatada por la Guerra Fría.

Los conceptos del derecho aéreo y el derecho espacial no terminaron de saldarse en el corto plazo, pero poco a poco, y sobre todo con los evidentes avances científicos, fueron quedando cada vez más claras las particularidades de cada campo.

Algo no menos importante fué que luego de la Gran Guerra se procedió a dejar establecido un espacio aéreo estatal. Éste espacio comenzó a tener un estatus jurídico por primera vez en la historia.



Portada del documento sobre la Convención Internacional de París en 1919.<sup>61</sup> Por primera vez los estados detentan legalmente un espacio aéreo.

---

<sup>61</sup>

[https://applications.icao.int/postalhistory/1919\\_the\\_paris\\_convention.htm#:~:text=This%20Paris%20Convention%20constitutes%20the,overlying%20its%20territories%20and%20waters](https://applications.icao.int/postalhistory/1919_the_paris_convention.htm#:~:text=This%20Paris%20Convention%20constitutes%20the,overlying%20its%20territories%20and%20waters)



## ***1.2 Los primeros cursos sobre Derecho Aéreo en el mundo***

Como se puede observar las ciencias jurídicas a comienzos del siglo XX fueron incorporando gradualmente en su sistema teórico los desarrollos tecnológicos de la aviación. Gran parte de las elaboraciones de tratados de aviación dejaron en claro la importancia de una necesaria regulación entre los espacios aéreos de los diferentes estados del mundo.

Durante este período las cátedras de las universidades aún no contaban con programas y contenidos claramente definidos e incorporados oficialmente en relación a esta nueva rama del derecho. Progresivamente se fueron desplegando sus conceptos durante las décadas venideras.

Indagar sobre los primeros cursos de Derecho Aéreo remite al mismo ejercicio efectuado hacia finales de los años cincuenta ya por el jurista francés Eugène Pépin<sup>62</sup>.

En un artículo de 1958 de su autoría se puede apreciar de manera muy clara la evolución de la enseñanza del derecho aéreo en gran parte del mundo.

A lo largo de aproximadamente cincuenta años, el sistema jurídico de una gran parte del mundo comenzó a elaborar y problematizar una serie de conceptos para comprender la nueva situación de avance tecnológico. Pero también, para colaborar en el ejercicio de un nuevo tipo de soberanía.

Se destaca, en el citado artículo de Pépin, las conferencias de 1932 de Isidoro Ruiz Moreno en Buenos Aires<sup>63</sup>, como antecedente de los primeros abordajes del derecho aéreo en Argentina.

Ya hacia 1955 la enseñanza del derecho aéreo se puede localizar en todos los continentes<sup>64</sup>.

Resulta esclarecedor que en Buenos Aires, para mediados de los cincuenta, el Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación no dependía de la Universidad de Buenos Aires. Mientras que en la misma época el Instituto de Derecho Aeronáutico de la ciudad de Córdoba guardaba una relación directa con la universidad de ésta ciudad.

---

<sup>62</sup> Eugène Pépin (1958). *L'Enseignement Du Droit Aérien Dans Le Monde*. En The McGill Law Journal, Vol. 4, Number 2. También existe una traducción al español en la web: <file:///Users/usuario/Downloads/Dialnet-LaEnsenanzaDelDerechoAereoEnElMundo-5143898.pdf> Aquí se cita esta versión en español.

<sup>63</sup> Pépin (1958). *Op. cit.* p. 119

<sup>64</sup> Pépin (1958). *Op. cit.* p. 123

El exhaustivo enfoque del jurista francés resulta provechoso para un seguimiento hasta mediados del siglo XX del panorama general de formación en este campo.

La expansión de este particular tipo de conocimiento señala, en primera instancia, una nueva forma de incorporar conceptualmente una dimensión espacial novedosa, hasta ese momento, por parte de la humanidad.

El derecho aéreo con el correr de los años fué ganando terreno en los debates y congresos especializados. La génesis de éste campo comenzó a través de tensiones conceptuales que posibilitaron intersecciones con otros campos científicos, tales como la física, la ingeniería, la astronáutica, etc.

El derecho fué adhiriendo, modificando y descartando, en los debates, términos que tenían una existencia previa, otros comenzaron emergieron a raíz de todos estos cambios.

En cuestiones conceptuales de soberanía, se debió contemplar al espacio aéreo como parte integrante cada vez más importante de los estados. Así fue como el derecho incorporó en su práctica teórica, pero también en la pedagogía de su enseñanza, una dimensión espacial hasta ese momento poco explorada en la historia de la humanidad.

Ésto permitió que los países orientales quedaran incluídos también en los debates legales.

Un año previo a la finalización de la segunda guerra mundial, en 1944, y luego de varias convenciones previas, se establecieron algunos reglamentos de la denominada Convención de Chicago, en la cual se sentaron algunas de las bases actuales del derecho aéreo. Posteriormente se celebraron más encuentros que incluirían y modificarían otros conceptos importantes.

Conviene recordar que la plataforma histórica política de aplicación de estos tipos de convenios y derechos que se encargaron de regular las actividades aéreas era la comunidad internacional de estados. El sistema legal internacional como escenario de fuerzas y poderes comenzó a tener cada vez más relevancia.

Durante los primeros cincuenta años del siglo XX, el conocimiento sobre el derecho aéreo en varias partes del mundo se organizó en publicaciones, libros y revistas. A ello se sumaron, como se ha señalado, los congresos de París en 1919, el de Varsovia en 1929 y el de Chicago en 1944.

Resulta interesante el hecho de que fué también Eugene Pepin con sus escritos de intereses en los enfoques históricos sobre cuestiones jurídicas quien se refirió a un período particular que va desde el año 1900 al año 1958 con respecto al derecho aéreo, para luego, desde ese presente también analizar también al derecho espacial. Claramente estas etapas de sus análisis

podrían inferir la puesta en órbita del satélite Sputnik en 1957 como una de las principales preocupaciones.

La relación presente-pasado del jurista francés se estableció como un pronóstico de la creciente importancia hacia el futuro que comenzaban a tener los estudios del campo del derecho aéreo y espacial. Este nuevo enfoque que desarrolló el autor francés ofreció ciertas pistas sobre las preocupaciones en el campo del legal en lo que refiere a la necesidad de priorizar el estudio del derecho aéreo. De hecho, vió con preocupación ante el carácter insatisfactorio de la enseñanza en 1958<sup>65</sup>.

Fué en la sincronía de los acontecimientos históricos de los años cincuenta cuando el derecho aéreo fue cobrando relevancia en los cursos dictados por diferentes instituciones y publicaciones, e inclusive, como parte de los contenidos programáticos en algunas universidades, pero también se manifestaron las primeras conceptualizaciones en el campo legal del derecho espacial, conviene no perder de vista en éste contexto la simultaneidad de ambos desarrollos.

Si bien, el derecho aéreo precedió al espacial, se puede decir que su campo de investigación; que incluye, entre otras cosas, la regulación de la circulación y las comunicaciones, ayudó en cierta manera a anticiparse ante los despliegues conceptuales que exigió el derecho espacial.

La propagación de la enseñanza de ambos tipos de derechos tuvo como marco temporal el siglo XX, continuando en el siglo XXI. Luego de la segunda mitad del siglo XX ya podemos establecer en gran parte del globo terráqueo los espacios de sus contenidos conceptuales: tanto en el derecho aéreo como en el espacial.

Para el caso de Argentina, y específicamente en la Universidad de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires desde 1919 los primeros acercamientos vinieron de la mano en los programas de Derecho Internacional Público.

Con ello se debe dejar en claro que estos abordajes desde el Derecho Internacional Público estuvieron lejos de satisfacer al público especializado con programas acabados en lo que respecta a las cuestiones aéreas. Entre las principales preocupaciones, el desarrollo de la enseñanza del Derecho Aéreo tanto en Argentina como en gran parte del mundo, estuvo más ligada sobre todo a las cuestiones bélicas implicadas en el contexto mundial.

La pregunta referida a ¿cuál es la importancia de analizar la historia del derecho aéreo? cobró cada vez mayores adeptos entre los juristas especializados.

---

<sup>65</sup> Ésto se observa en el mismo artículo digital en la página 146 (último párrafo) de dicho artículo.

Espacio aéreo y espacio ultraterrestre constituyen dos ámbitos diferentes, los fenómenos que ocurren en el área más próxima a la influencia de la gravedad terrestre difiere de aquella en la cual ya no actúa como fuerza atrayente.

En cuanto al derecho aéreo uno de los puntos más fuertes de su enseñanza lo constituye las regulaciones del tráfico y actividad aérea. Esto incumbe tanto a las empresas privadas como al rol de los estados.

Entre los temas más recurrentes se encontraban el estatus de la aeronave, los catálogos de delitos que podrían incurrir, es decir, lo que sucede con el transporte y el fletamento.

A nivel institucional internacional, en 1944 surge la OACI que es la Organización de Aviación Civil Internacional, una institución encargada de regular la actividad aérea. La necesidad de establecer una organización compuesta por diferentes estados evidencia la particularidad de los vehículos aéreos.

Al tratarse de un medio en el cuál se dificulta establecer barreras físicas entre estados, se constituyeron tratados y acuerdos mutuos con sus respectivas penalidades.

Esta estructura que incluía la función organizativa del derecho, entre la que se encontraba conformar instituciones por sobre los estados, se replicará también para el caso del derecho espacial.

Aquí entonces observamos que, al tratarse tanto el aire como el espacio ultraterrestre de zonas en donde se dificultan las barreras físicas se debió recurrir a mutuos acuerdos entre estados para controlar posibles infracciones y hostilidades. Podemos establecer algunas semejanzas en las estructuras organizativas de las instituciones.

La estructuración del derecho aéreo y sus primeros cursos alrededor del mundo permite ver cómo el sistema legal comienza a organizarse en torno a vehículos poco convencionales hasta ese momento como el caso de los aviones y máquinas similares.

Esto traerá, a su vez, largos debates entre especialistas que buscaron en otros campos legales antecedentes que hayan podido contribuir a la comprensión de la naturaleza jurídica del espacio aéreo.

Desde la década de 1910 en adelante el derecho aéreo fué constituyéndose en un cuerpo legal que progresivamente fué incorporando nuevas problemáticas relativas al tránsito aéreo.

Pero, también, como supo señalar Antonio Ambrosini *“La técnica aviatoria ha pasado sucesivamente de maravilla en maravilla, llegando ahora a preconizar el vuelo interplanetario.”*<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> Ambrosini (1949). Op. cit. p 1

En 1958 Eugene Pepin realizó un cuadro comparativo sobre la enseñanza del Derecho Aéreo en el mundo. En el primer cuadro observamos los países en los cuales se puso en marcha la enseñanza del Derecho Aéreo a finales de los años 50.

*en Amérique du Nord:* Canada et Etats-Unis.  
*en Amérique latine:* Argentine, Brésil, Chili, Cuba, Mexique.  
*en Asie:* Israël, Japon, Liban.  
*en Europe :* Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, Royaume-Uni, Turquie, Yougoslavie.

67

En el segundo cuadro observamos las facultades distribuidas geográficamente en universidades de diferentes países que cuentan al Derecho Aéreo como contenido regular.

Etats-Unis	6	Espagne	1
Canada	5	Turquie	1
Allemagne	3	Yougoslavie	1
France	3	Israël	1
Suisse	3	Liban	1
Japon	3	Argentine	1
Pays-Bas	2	Chili	1
Pologne	2	Cuba	1
Belgique	1	Mexique	1

68

<sup>67</sup> Eugène Pépin (1958). *L'Enseignement Du Droit Aérien Dans Le Monde*. p 136

<sup>68</sup> Eugène Pépin (1958). Op. cit. p 136

### ***1.3 Debates conceptuales en el Derecho Aéreo argentino (1920-1949)***

Para tener una aproximación de los debates argentinos conceptuales se debe tener en cuenta que estuvo guiada por los primeros teóricos que pensaron la nueva dimensión. Uno de ellos de origen extranjero dejará un camino labrado para el posterior desarrollo del campo.

¿Cuál fué la importancia de los primeros docentes en derecho aéreo?. El italiano Antonio Ambrosini contribuyó tanto en sus cursos como con la publicación de un libro en el que se explica la historia y la función de los conceptos del derecho aéreo, o si queremos precisarlo mejor por la terminología del contexto: el derecho aviatorio.

Su trayectoria en el país coincidió a la par del proceso en el que en muchas partes del mundo se comenzaban a vislumbrar las primeras aproximaciones de la enseñanza del derecho aéreo. Por otro lado, el campo jurídico comenzó a desarrollar sus propios exponentes y debates a nivel nacional que, junto a las aportaciones de Ambrosini, marcaron el ingreso a las contiendas conceptuales habilitando los primeros destellos del derecho aéreo.

Los cursos ofrecidos por Ambrosini en Buenos Aires lograron posicionar geográfica y políticamente la importancia de la Argentina en ésta materia junto a muchas naciones. Poco a poco se fueron desarrollando espacios de discusiones y elaboraciones conceptuales referidas al campo del derecho aéreo, y más tarde su institucionalización.

Pero, ¿Cuán importante fueron los desarrollos en el campo del derecho aéreo para la implementación de un conjunto de reglas jurídicas sobre los espacios estatales?.

La pregunta remarca la importancia de la precisión conceptual de los tratados en Argentina.

Una institución implica la cristalización de prácticas históricas características de un campo. En ella se establece una semántica cuyo código de comunicación otorga una identidad al derecho aéreo que lo diferencia de otros.

Tanto el aspecto jurídico como el tecnológico exigieron de los sistemas expertos y de los agentes que intervinieron en éstos cambios históricos un grado de formación profesional acorde a las circunstancias.

Sistema jurídico, sistema educativo y sistema científico confluyeron en tiempo y espacio, y aunque no sería ésta la única vez en la cual se manifestó éste cruce, merece destacarse como un particular momento para observar analíticamente los conceptos jurídicos que operaron en esta rama específica del derecho.

En la conformación de la propia codificación del derecho aéreo confluyeron estudios provenientes de la física, la geofísica, la aeronáutica, etc. Éste desarrollo también estuvo motivado por intereses de seguridad territorial por parte de los estados.

A comienzos del siglo XX en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires en la cátedra de derecho internacional público dictado por Isidoro Ruiz Moreno ya se pueden localizar contenidos relativos a la guerra aérea, esto se comprende mejor con las consecuencias del período 1914-1918. En la contienda denominada la Gran Guerra la aviación cumplió un rol importante.

Hacia fines de los años cuarenta del pasado siglo el gobierno argentino contó con la colaboración del jurista italiano Antonio Ambrosini, especialmente invitado por el Ministerio de Aeronáutica para dictar clases en el IDAN (Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación)<sup>69</sup>, esto se dió en el marco del primer gobierno de Juan Domingo Perón.

Ambrosini tuvo una tarea muy activa en varios países de latinoamérica en el desarrollo de convenios y convenciones internacionales de Derecho Aéreo durante los primeros decenios del siglo XX<sup>70</sup>. Casualmente su tiempo de vida adulta coincidió con el progresivo desarrollo del derecho aéreo en el mundo.

Se destaca, en su indeleble paso por Argentina, la publicación del primer tomo traducido del italiano al español de su libro *Instituciones del Derecho de la Aviación*, en 1949 por la editorial Depalma de la ciudad de Buenos Aires.

Esta obra se constituyó como un manual de guía para los estudiantes de Derecho Aéreo.

En dicha traducción al español de *Instituciones del Derecho de la Aviación* se pueden rastrear algunos de los principales conceptos sobre Derecho Aéreo, como así también el despliegue intelectual de Ambrosini referido a la nueva rama jurídica.

El contexto mundial de la llegada de Ambrosini a la Argentina, y la reestructuración de los tratados aéreos, sobre todo durante la convención de Chicago en 1944, evidencian una nueva era en la que varios estados comenzaron a darle cada vez mayor importancia a los convenios de derecho aéreo civil.

Fué tal la importancia de la convención de 1944 que muchos la han denominado como la carta magna de aviación civil<sup>71</sup>.

---

<sup>69</sup> Manuel J. Peláez. *Tres hermanos que fueron grandes juristas, servidores del fascismo, luego integrados en la democracia republicana italiana: Gaspare (1886-1985), Antonio (1888-1983) y Vittorio Ambrosini (1893-1971)*, en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, octubre 2008. Disponible en: [www.eumed.net/rev/ccss/02/mjp2.htm](http://www.eumed.net/rev/ccss/02/mjp2.htm)

<sup>70</sup> Manuel J. Peláez. *Op. cit.* p.6

<sup>71</sup> Enrique Mapelli (1991). *La Organización de la Aviación Civil Internacional y la cuestión española*, p 1062. En *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*. Número VII, Barcelona. Deseo expresar mi profundo agradecimiento al Dr. Manuel J. Peláez, director de la revista, quien amablemente me ha

En el libro *Instituciones del Derecho de la Aviación I* el jurista italiano se encargó de abordar tópicos que mantuvieron un encendido debate en Argentina por unos decenios. Se trata de una aproximación al debate que considera si el derecho aéreo o aviatorio, tal como lo define Ambrosini, es o no una rama autónoma frente a los demás campos legales.

Teniendo en cuenta estas concepciones, Ambrosini analiza que:

*“Desde un punto de vista general podemos destacar que la autonomía no es, en el fondo, más que la consecuencia de la especialidad de una rama dada del derecho.”*<sup>72</sup>

Se debe tener en cuenta que el jurista napolitano comprende el derecho como un cuerpo de conocimiento jurídico ineludible para pensar y abordar las cuestiones que puedan desprenderse del mismo corpus, es decir, el derecho como ciencia es una matriz teórica que posibilita gran parte de las normativas sociales, y es anterior a las especializaciones. Por esta razón en el pasaje citado Ambrosini asevera que la autonomía de ésta rama no es otra cosa que una consecuencia de la especialidad.

La ciencia jurídica se constituye, desde este punto de vista, como una unidad que no impide la autonomía total de sus ramas:

*“Pero -bueno es observarlo- la especialidad y consiguiente autonomía no pueden entenderse en sentido absoluto, es decir, como una absoluta originalidad capaz de sustraer la rama del derecho especial a la naturaleza e íntima esencia de todo el derecho, a sus reglas generales y fundamentales. La especialidad no puede, en otros términos, significar separación del orden jurídico general y de sus principios, que permanecen siempre como fundamento de la disciplina general”*<sup>73</sup>

Es el derecho como ciencia lo que habilita una división y autonomía en derechos particulares, como el derecho aéreo, aunque no totalmente aislada;

*“Esta última, en general, no representa más que un ulterior desarrollo o adaptación del sistema y los principios del derecho común a una materia nueva y particular, que por lo tanto no constituye de por sí -salvo casos excepcionales y bien determinados que dan lugar a normas singulares- una contradicción respecto del derecho común.*

*Cosa que, en el fondo, no es más que el fruto de una necesidad lógica, la consecuencia del concepto mismo de la unidad del derecho”*<sup>74</sup>

---

enviado éste y otros ejemplares desde la Facultad de Derecho de Málaga, España, en la caótica época de pandemia mundial.

<sup>72</sup> Antonio Ambrosini (1949). *Op. cit.* p. 74

<sup>73</sup> Antonio Ambrosini (1949). *Op. cit.* p. 75

<sup>74</sup> Antonio Ambrosini. *Op. cit.* p. 75



La tradición política, no menos interesante, de algunas de las ideas a las que respondía Ambrosini se explica, en gran medida, por su simpatía al fascismo italiano encarnado en Benito Mussolini.<sup>75</sup> El desarrollo de una nación fuerte y con organización legal en torno al establecimiento de límites precisos.

El antecedente común de los acuerdos en los convenios internacionales como el de París en 1919, el de Varsovia en 1929 o el de Chicago en 1944, fué el derecho internacional público.

La plataforma del derecho internacional público permitió que se asiente conceptualmente el derecho aéreo en la formación jurídica de los países de occidente. El sistema del derecho constituye a su vez el andamiaje a través del cual su código y contenidos se encuentran íntimamente relacionados con la incidencia en los aspectos jurídicos de las máquinas aéreas.

En este debate por la autonomía del derecho aéreo o aviatorio, Ambrosini discutirá, en primer lugar, con la escuela napolitana del derecho de la navegación, cuyo representante más conocido fue otro italiano: Antonio Scialoja<sup>76</sup>.

Con respecto a los debates llevados a cabo por los desarrollos de la escuela de Antonio Scialoja, Ambrosini va a señalar una distinción fundamental entre el derecho marítimo y el derecho aéreo.

Para comprender mejor este debate resulta fundamental analizar los principales lineamientos que llevan a Scialoja a poner bajo la matriz del derecho marítimo al derecho aeronáutico.

La referencia que se toma en este trabajo, en lo que respecta al punto de vista de Ambrosini, será el ya citado libro traducido al español sobre las *Instituciones de Derecho de la Aviación I*<sup>77</sup>.

Específicamente Ambrosini titula el capítulo V *Autonomía Del Derecho Aviatorio* aunque éste capítulo no trata únicamente de la polémica con Scialoja y su escuela, también se expone en una indagación teórica de algunos supuestos de cara al derecho aviatorio en su concepción como rama autónoma o no, es decir, Ambrosini ensaya algunos lineamientos sobre las consecuencias de perfilar un derecho aviatorio autónomo o dependiente del derecho marítimo, postura esta última defendida por Scialoja y sus “*secuaces*”<sup>78</sup>.

---

<sup>75</sup> Manuel J. Peláez. *Tres hermanos que fueron grandes juristas...* p. 5. Este trabajo de Peláez cuenta con información muy detallada sobre la trayectoria de Ambrosini y su paso por varias universidades italianas. Entre los datos a destacar, por ejemplo, en 1927 cuando asume como profesor de derecho aeronáutico en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de Roma entró en polémica con otro profesor, Francesco Ercole. En la disputa por la toma de decisiones académicas, la propia mujer de Ambrosini envió una carta a Benito Mussolini pidiendo la intervención en la Escuela por la arbitrariedad que Antonio veía en ciertas decisiones.

<sup>76</sup> 1879-1962. Scialoja dictó clases durante la mayor parte de su trayectoria en la Universidad de Nápoles.

<sup>77</sup> Antonio Ambrosini. 1949.

<sup>78</sup> Antonio Ambrosini. *Op. cit.* p. 83

Por su parte, Scialoja pretendió en sus análisis, defender una hipótesis en la cual el derecho aéreo es subsidiario del derecho marítimo. En gran medida ésto se debe a una interpretación en la cual cuando se refiere tanto al transporte por agua como al transporte por aire se utiliza la palabra navegación, concepto que oscila en referencia a los tanto vehículos acuáticos como aéreos. Este hecho se ve reflejado tanto en los institutos que llevan éste nombre, como en las materias de muchas facultades.

Aquí se puede tener en cuenta que la fusión de nombres, tanto para el derecho marítimo como para el derecho aéreo, englobados bajo el derecho de navegación, omite las principales diferencias que Ambrosini sostiene en su defensa de la autonomía frente al derecho más antiguo como el marítimo.

La desventaja para Ambrosini, de una dependencia del derecho marítimo por parte del derecho aéreo consistiría, entre otras cosas, en desconocer que la circulación de la aeronave comprende aire, agua y tierra. Por lo tanto, el desarrollo de una legislación aérea debe portar la suficiente complejidad para los medios anteriormente señalados, y no abstenerse únicamente a un derecho que legisla sobre un solo medio como el agua;

*“Pero, aparte de esto, lo que se opone verdaderamente a la unificación del derecho marítimo y del derecho de la aviación es, principalmente, la profunda diferencia que existe entre el mar y el espacio aéreo, entre nave y aeromóvil; y, en consecuencia, entre el hecho técnico de la navegación (nosotros diríamos mejor de la locomoción) marítima y aérea, que según hemos dicho, se toma como base de la unidad de los dos derechos. La atmósfera, a diferencia del mar, envuelve todo el globo terráqueo, de donde el aeromóvil es a veces terrestre, a veces acuático, y otras anfíbio, y por ello a menudo ocurre que está sujeto a la ley terrestre. El número y naturaleza de los problemas que entraña el uso del espacio atmosférico son ciertamente más complejos y delicados que los que surgen con motivo del uso del mar...”<sup>79</sup>*

La separación teórica y metodológica que busca Ambrosini, a diferencia de Scialoja y su escuela, refiere a desligar conceptos como navegación del campo del derecho aéreo. Gran parte de su preocupación radica en que la navegación como concepto siempre estuvo ligado al campo de lo marítimo.

Por su lado, Antonio Scialoja provenía de una formación jurídica, cuya especialidad estaba puesta en el derecho marítimo<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> Ambrosini. *Op. cit.* p.88

<sup>80</sup> Se puede consultar la página web, en la cual se encuentran los archivos de algunos números de la *Rivista Del Diritto Della Navigazione* fundada por el mismo Scialoja en 1935 en Italia en formato de libro; <https://www.rivdirnav.org/en/presentation/>. En algunas de éstas publicaciones encuentran artículos sobre

Del lado propiamente argentino Federico Videla Escalada y Manuel Augusto Ferrer (h) establecieron grandes aportes al campo jurídico nacional e internacional.

Más interesante aún, Aldo Armando Cocca ya a mediados de los años cincuenta en un congreso sobre derecho aeronáutico y del espacio en Salamanca también contrapuso la problemática del derecho espacial y el derecho aeronáutico<sup>81</sup>.

Cocca en dicho congreso del año 1964 caracteriza al derecho espacial como *jus in status nascendi* el cual “*se vé precisado a nutrirse de todo lo que la ciencia jurídica puede ofrecerle, hasta los aspectos más genéricos de los conceptos e ideas. Por lo tanto, el derecho espacial no enfrenta al aeronáutico, sino que se coloca en vinculación más estrecha a veces con éste que con otros derechos, con motivo de que el campo de acción de ambos, el ambiente es, en una zona dada, el mismo, y que el vehículo espacial mejor logrado es, virtualmente, la versión más avanzada de la aeronave. Con ello deseamos aclarar que la expresión problemática del derecho espacial frente al aeronáutico- es decir, el título de la ponencia - no implica necesariamente, posiciones encontradas ni distancias guardadas con recelo.*”<sup>82</sup>

El jurista argentino deja en claro que en ésta fase inicial del derecho espacial, éste campo deberá “nutrirse” de los conceptos e ideas que merodeen en los debates. A casi dos decenios de finalización de la segunda guerra mundial, la efervescencia del mapa geopolítico estaba atravesado por una carrera espacial con dos superpotencias en expansión tanto en occidente como en oriente.

En la semántica histórica que constituyó el derecho aéreo, dos campos dependientes del derecho entran en contacto, por ello Cocca señala que “*hay dos disciplinas que concurren en mayor proporción a su sustento: el derecho aeronáutico, particularmente en cuanto a vehículo, y el derecho internacional, en cuanto a jurisdicción y competencia. De allí que el derecho nuevo se estudie en la cátedra de derecho aeronáutico en las universidades donde existe autonomía didáctica de la materia, o en la de derecho internacional público.*”<sup>83</sup>

En su exposición Cocca analizó que el derecho espacial se ejercía en la región que sobrepasaba el ámbito aéreo, con lo cual las soberanías estatales dejan de ejercerse (cuestión que también despertaba numerosos debates). Y por ello propuso reemplazar el *res communis*

---

cuestiones del campo legal aéreo, lo cual confirma, en cierto punto, los intentos que señalaba Ambrosini de supeditar el Derecho Aéreo al Derecho Marítimo por parte de esta escuela.

<sup>81</sup> Aldo Armando Cocca (1971). *Consolidación del derecho espacial*. Editorial Astrea Depalma, Buenos Aires. Este libro es una compilación de numerosos congresos en los que participó Cocca.

<sup>82</sup> Cocca (1971). *Op. Cit.* p 126.

<sup>83</sup> Cocca (1971). p 126.

*omnium* por un *res communis humanitatis*<sup>84</sup>. El ámbito ultraterrestre en donde ya las soberanías estatales no tienen influencia de poder debió ser asumido por acuerdos que involucren a todos los estados que acuerden en el mundo unas reglas en común. El concepto propuesto por Cocca de *res communis humanitatis* refiere más a un tipo de colaboración internacional en lugar de un concepto que prohíbe la apropiación individual como lo es el *res communis omnium*.

En el transcurso de la segunda mitad del siglo XX el derecho espacial progresivamente comenzó a perfilarse como un campo en el cual las reglamentaciones para las futuras misiones de exploración espacial, como así también el establecimiento de estaciones espaciales, deberán ser acordadas a través de organismos supraestatales.

Por su parte, Cocca hizo referencia a la posibilidad de aggiornar el concepto de *res communis humanitatis*, pudiéndose sustituir a pueblos en lugar de estados, e incluso se podría hacer referencia a la comunidad organizada.

Para el jurista argentino, tornar cosa común de la humanidad el espacio ultraterrestre evitaba posibles conflictos entre estados, pudiendo resolverse las cuestiones concernientes a lo espacial con reglamentos fijados por acuerdos internacionales, cuyo antecedente y base de sustentación lo constituye el derecho internacional tal como se dejó establecido por la convención de 1944 en el derecho aéreo.

Y ya en sus conclusiones de la ponencia el especialista propone la adopción de un concepto unificado para evitar cualquier conflicto de soberanía<sup>85</sup>. Su concepción de la soberanía obedece a una necesidad colectiva de las sociedades de cara al futuro.

Algunas similitudes en la regulación de los vehículos espaciales son posibles de observar durante los comienzos del derecho aéreo. Por esta razón, los teóricos establecieron paralelismos conceptuales en torno al derecho aéreo y el derecho espacial en éste contexto, los límites borrosos entre el aire y el espacio en materia legal a mediados del siglo XX habilitaron analogías de términos.

Una de las variables que permitiría diferenciar el derecho espacial de otros, según Cocca, sería el tiempo. Factor que se presenta de manera identitaria del nuevo tipo de derecho y que afecta el desarrollo de las misiones fuera del planeta tierra.

Por otro lado, hacia los años setentas se plantearon algunos comentarios en cuanto a la obra de Ambrosini. Tal es el caso de Federico N. Videla Escalada, doctor en jurisprudencia y nombrado en 1976 como ministro de la Corte Suprema en la última dictadura militar

---

<sup>84</sup> Cocca (1971). p 128.

<sup>85</sup> Cocca (1971). p 135.

argentina, quien también tomó partido con respecto a la cuestión de la autonomía del derecho aéreo frente a otras ramas jurídicas. Hasta bien entrado los años setentas, las cuestiones de derecho marítimo y derecho aéreo, permanecían en las esferas del ámbito estrictamente militar.

Dicho autor, en su *Manual de Derecho Aeronáutico* analiza el desarrollo de varios conceptos provenientes de ambos campos (tanto marítimo como aéreo). Videla Escalada no se privó de abordar en ésta obra la cuestión de la autonomía aunque, a juzgar por su título, el autor retoma la navegación como característica del derecho aéreo. Conviene recordar las discusiones de Ambrosini con Scialoja para despojar la rémora marítima en el adjetivo náutico, con éste término se supo caracterizar al derecho aéreo sin reparar en las diferencias de condiciones físicas.

Ambrosini citando a Carl Schmitt en *Instituciones del Derecho de la Aviación I*, a través de un artículo poco difundido titulado *El concepto imperial del espacio*, el jurista napolitano elabora una estrategia de defensa respecto a la necesidad de la particularidad del campo del derecho aéreo:

*“...mientras hay quien busca tomar del derecho marítimo y terrestre puntos analógicos de referencia para la formación de un derecho aeronáutico, yo creo que al contrario, en el futuro seremos inducidos a tomar el derecho aeronáutico como modelo del marítimo”.*<sup>86</sup>

Con todos estos debates conceptuales reunidos resulta obvio preguntar ¿En qué medida contribuyeron en el desarrollo del derecho espacial?.

Las elaboraciones conceptuales del derecho aéreo prepararon a los juristas para entender algunas cuestiones de la naturaleza física del espacio aéreo estableciendo las diferencias entre ambas dimensiones.

Los intensos debates desatados por éstos nudos conceptuales habilitaron al desarrollo de diversas teorías sobre la naturaleza jurídica del aire y el espacio ultraterrestre. Algunas de ellas son la teoría de la libertad absoluta del aire, la teoría de las zonas, la teoría de la libertad restringida, entre otras.<sup>87</sup>

El espacio ultraterrestre tiene otro tipo de características, es por ello que Pasini Costadoat en el año 1952 aseguraba en relación con la teoría de las zonas aéreas sobre los estados territoriales; *“A mi juicio y sirva lo siguiente como síntesis de la teoría a desarrollar, la*

---

<sup>86</sup> Ambrosini. Op. cit. p. 93

<sup>87</sup> Todas éstas teorías se encuentran abordadas en un artículo de Martín Luis Erdozain titulado *El Espacio Aéreo y su regulación internacional* (1964). Perteneciente a la revista Lecciones y Ensayos N° 25 de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires.

*soberanía nunca podría llegar más allá que el último nexo que une el espacio con la tierra, y este nexo, que ella consagra, por ley natural, atrayendo a su seno o arrastrando la misma, es la ley gravitatoria. Vencida ésta, el espacio siderio adquiere categoría de libre, como la alta mar es para el derecho marítimo.”<sup>88</sup>*

Y en la confluencia de polémicas con varias escuelas de pensamiento, más adelante sentencia *“El hecho de que el espacio aéreo integre el territorio del estado, completandolo, y que su utilización lleve consigo un determinado poder sobre la superficie por el mero hecho de encontrarse sobre la misma, ha sido causa, como bien nos dice Tapia Salinas, desde la aparición de la invención aeronáutica, de apasionadas discusiones doctrinarias sobre la posibilidad del aprovechamiento del mismo sin el consentimiento del dueño del terreno subyacente o sin el permiso del Estado sobrevolado.”<sup>89</sup>*

En éste punto Pasini Costadoat también, al igual que Koselleck, señaló la polémica cuestión de la inapropiabilidad del aire y todas las discusiones que ello acarrea.

Sin dudas la publicación de *Instituciones del Derecho de la Aviación I* de Antonio Ambrosini en 1949 inauguró uno de los debates más importantes y estimulantes del derecho aéreo.

---

<sup>88</sup> Pasini Costadoat (1952). p 1149

<sup>89</sup> Pasini Costadoat (1952). p 1153

## ***Capítulo 2: Derecho Espacial, un nuevo campo del derecho en Argentina (1960)***

Los debates sobre derecho aéreo tenía ya desde comienzos del siglo XX una incipiente circulación en Europa, tanto en publicaciones, convenciones y juristas. Poco tiempo después, se sumaron los Estados Unidos a las reflexiones de éste campo. La expansión de la aviación hizo de la legislación aérea un tópico ineludible para las relaciones exteriores de gran parte de los modernos estados occidentales.

Tal como ha investigado prolíficamente Frank H. Winter<sup>90</sup> Se puede hablar de un prelude a la era espacial con los ensayos en astronáutica. Ya sea por las teorías astronáuticas de fines del siglo XIX y comienzos del XX, los desarrollos en cohertería, considerar a Yuri Gagarin como el primer cosmonauta, ya sea por la puesta en órbita del Sputnik 1 o por la creación de la N.A.S.A. y los primeros proyectos de exploración espacial. Lo que queda claro es que luego de la segunda mitad del siglo XX se produjo un salto considerable a la práctica concreta de la exploración espacial ultraterrestre.

La puesta en funcionamiento de diversos proyectos de exploración espacial, tanto de las dos naciones contendientes en la carrera espacial como así también los estados que se fueron sumando en un clima colaborativo, se tornó cada vez más imperante establecer un marco jurídico internacional de cara a la incidencia de los vehículos espaciales en materia de legislación fuera del planeta tierra.

Por otra parte, el derecho espacial irá estableciéndose en el campo de la ciencia argentina en la misma medida en que se elaboraron, previo a los años de la exploración espacial, las publicaciones de algunos especialistas comienzan a dirigir su atención hacia éstos territorios<sup>91</sup>.

Claramente el derecho aéreo constituyó una plataforma conceptual desde la cual el derecho espacial se fué diferenciando.

La diferenciación del derecho espacial frente a los demás fué un proceso que se debe analizar a la luz del derecho aeronáutico y el derecho público internacional. La emergencia de éste campo ha traído muchos debates, como se analiza aquí, en torno a su dependencia con otros tipos de derechos.

---

<sup>90</sup> Frank H. Winter (1983). *Prelude to the Space Age. The rocket societies: 1924-1940*. National Air and Space Museum, Smithsonian Institution Press.

<sup>91</sup> Como señala Stephen E. Doyle, figuras como Vladimir Mandl, V. A. Zarzar, entre otros, se destacaron por ser los primeros impulsores en el campo del Derecho Espacial a nivel internacional y Aldo Armando Cocca para el ámbito nacional.

Como se puede observar, a la par de la perplejidad producida por los cambios tecnológicos, se sumaron los complejos debates en el campo del derecho. Para el desarrollo del derecho espacial se operó buscando antecedentes históricos de naturaleza similar para intentar comprender un fenómeno social nuevo.

La diferenciación funcional se manifestó en el derecho emergiendo como respuesta a los cambios acaecidos en la sociedad. En éste caso y momento histórico analizado, tanto el derecho aéreo como en el derecho espacial respondieron en torno a la problemática de los alcances de las soberanías territoriales frente al cambio producido por la aviación y la astronáutica.

Asimismo, conviene destacar el análisis de Aldo Armando Cocca quien recuerda en varios artículos en relación a la labor del jurista que debió hacer frente a un escenario muy particular; *“Método diferente se necesita para la elaboración del nuevo derecho; procedimiento distinto a escoger para hallar esa verdad jurídica y exponerla...el jurista se ve obligado a formular una proposición...no puede consentir...no puede aceptar que el derecho se desmorone. Ni que el derecho claudique ante un hecho técnico,*”<sup>92</sup>

Cocca recuerda, siguiendo a los enunciados de Einstein, la dimensión temporal (*t*) en la operatividad de las actividades de los especialistas en derecho espacial, una variable que resulta precisa de manera indefectible en ésta nueva rama del derecho.

Los debates más candentes a nivel nacional se habían desatado ya hacia mediados del siglo XX cuando por ejemplo, el ya citado Ambrosini, quien fuera uno de los maestros de Cocca, debatía sobre la autonomía del derecho aéreo por sobre el derecho marítimo. Ambrosini consideraba que: *“...la llamada unidad del derecho o unidad de la ciencia jurídica no excluye la autonomía de algunas de sus ramas...La especialidad no puede, en otros términos, significar separación del orden jurídico general y de sus principios...”*<sup>93</sup>

Sin dudas, un amplio número de investigadores llegaron al consenso de que el disparador de una regulación jurídica del espacio ultraterrestre y los cuerpos celestes fué la puesta en órbita del satélite soviético Sputnik 1 en 1957. De todas maneras, las fechas son siempre objeto de controversias, y se puede rastrear a través de los documentos algunas elaboraciones teóricas situadas un poco más atrás que la fecha del lanzamiento del Sputnik 1.

No resulta tan extraño ahora la cristalización de la semántica legal en una institución como el INDAE. Hecho que evidencia, en éste caso, la necesidad de la creación de un organismo

---

<sup>92</sup> Aldo Armando Cocca (1958). *Reflexiones sobre el derecho interplanetario*, Rosario, pp. 6-8

<sup>93</sup> Antonio Ambrosini (1949). Op. cit. p. 74-75. En el capítulo anterior se presentan los debates con más detalles.



estatal que acompañó la realidad cambiante en un contexto en el que los cambios tecnológicos adquirieron una velocidad inusitada.

La especialización de instituciones estatales representa una de las caras fundamentales de la diferenciación funcional de la modernidad. A mayor complejidad y especialización de las funciones sociales los campos teóricos que inciden en la realidad concreta, como el caso del derecho, debieron incorporar los conceptos que posibilitaron una adaptación eficaz en el escenario interestatal.

Y es justamente en éste marco histórico en el que la soberanía estatal se incorporó al espacio aéreo. En el caso del derecho espacial los acuerdos entre estados el esquema colaborativo resulta esencial.

En un artículo de 1962 (cuyo original es de 1960) pertinente para los debates aquí presentados, Aldo Armando Cocca desarrolló la diferenciación del campo del derecho aéreo frente al derecho interplanetario. Éste escrito resulta de fundamental importancia ya que el jurista analiza una noticia del mismo año proveniente de Estados Unidos en donde se estaba trabajando en un “*avión sideral*”<sup>94</sup>.

Aquí dos conceptos entrarían en conflicto con las normativa debido a que, por un lado el avión se debe abstener a lo relativo en derecho aéreo, pero al tener una capacidad de circular en el espacio ultraterrestre sus movimientos quedan afectados también por el derecho interplanetario. Aquí Cocca retomó los análisis de Ambrosini, quien sostuvo la autonomía del derecho aéreo. Para éstas alturas quedó más clara la sentencia de Ambrosini al sostener la autonomía del derecho aéreo tanto en los contenidos como en su pedagogía.

Conviene recordar que para el pensador italiano la unidad del derecho no excluye la autonomía de alguna de sus ramas<sup>95</sup>.

Cocca continuó haciendo hincapié en los diferentes medios físicos en los que se desempeñan tanto el derecho aéreo como el derecho espacial (éste último él denominaba por aquellos años como derecho interplanetario): “*La posición del jurista frente a la realidad del universo es lo que afirma también la existencia del derecho interplanetario, diferenciado de todo otro derecho conocido hasta el presente. Así como el avión actúa en tres dimensiones, los vehículos astronáuticos se desplazan en el campo cuadrimensional.*”<sup>96</sup>

---

<sup>94</sup>Aldo A. Cocca (1962 [1960]). *La autonomía del derecho aeronáutico frente al derecho interplanetario*. Reproducido en las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico. p 417

<sup>95</sup> Aldo A. Cocca (1962 [1960]). Op. cit. p 417

<sup>96</sup> Aldo A. Cocca (1962 [1960]). Op. cit. p 419

Cocca finaliza el artículo haciendo énfasis en que el derecho interplanetario es esencialmente diferente a cualquier otro tipo de derecho dada las características físicas del espacio ultraterrestre<sup>97</sup>. Operación conceptual similar por la que abogó Ambrosini unos años atrás en su disputa con Scialoja en el recordado debate entre derecho marítimo y derecho aéreo.

La importancia de un análisis en perspectiva de la semántica histórica del derecho espacial evidencia la complejidad con la que se caracteriza la modernidad bajo una departamentalización de las temáticas legales, derecho internacional, derecho aéreo, derecho espacial, todas estas diferenciaciones obedecen en gran medida al cambio tecnológico y a un nuevo orden geopolítico.

La tecnología encausa cada vez más los grandes cambios estructurales ya que comienzan a modificarse las modalidades y velocidades de comunicaciones.

El impacto en la economía por parte de la aviación se nota en el incremento de la velocidad en la circulación de bienes y servicios. Poco a poco un adelanto técnico desencadenó de manera singular en la historia la concreción material de la exploración en lugares poco convencionales y alejados del planeta tierra.

No solo la lucha política y territorial, practicada a lo largo de la historia de la humanidad, se constituyeron en una latencia cada vez más preponderante. Sino también el grado de desarrollo tecnológico y su capitalización debieron mantener un relativo equilibrio en el plano mundial.

En todo éste proceso algunos hiatos legales comenzaron a emerger, no sólo en el espacio aéreo, sino también, en el espacio ultraterrestre. Dichos vacíos se convirtieron en una de las principales problemáticas para el derecho espacial en el mundo y también en Argentina.

---

<sup>97</sup> Aldo A. Cocca (1962 [1960]). Op. cit. p 420

## 2.1 La nueva organización mundial y el Derecho Espacial en Argentina

En los orígenes del derecho espacial resulta imposible eludir en los primeros decenios del siglo XX juristas como Emile Laude, V. A. Zarzar, Vladimir Mandl, John Cobb Cooper, Madeline Dinu, Stephen Doyle, Leslie Tennen, entre muchos otros. Autores que comenzaron a ocupar un lugar cada vez más destacado en la literatura que refiere a vehículos y naves que circundan las diferentes capas del espacio superior a los territorios de cada Estado, pero sobre todo fueron ellos quienes hicieron referencia a la importancia de regular o establecer puntos en común en la legislación del espacio que va más allá del aire.

En éstos debates algunos conceptos comenzaron a tener un rol crucial; soberanía espacial, territorio, espacio exterior, frontera, etc. Nomenclaturas nacientes, legislaciones y acuerdos que comienzan a precipitarse frente al avance de la conquista espacial.

En este proceso histórico también interesan continuidades y rupturas en una escala de *longue durée* (larga duración) de la historia de la humanidad, resulta lícito entonces ocuparse de una cuestión no menos importante; ¿cuáles fueron las continuidades?.

Una de ellas son las organizaciones estatales modernas, en donde el territorio se erige (aún) como una condición fundamental para el ejercicio de la soberanía, y del mismo modo es el factor principal de disputas nacionales e internacionales. El factor de las guerras es una constante que se intensificó durante el siglo XX.

Del lado de las rupturas resulta obvio señalar la mayor parte de los cambios técnicos abordados en éstas páginas. Aunque tampoco resultaría incorrecto comprender éstas rupturas en sintonía de los últimos alientos del cientificismo decimonónico y las crecientes tensiones territoriales. Cuestiones que ayudaron a la eficiencia en la guerra y la aviación como estandarte, todo ello potenció innegablemente la concreción de vehículos aéreos.

Entonces, los análisis históricos pivotan entre continuidades y rupturas de estructuras sociales.

Un concepto aledaño al estado fué cobrando mayor preponderancia. Se trata del territorio.. Estudios recientes que se ocupan de los tópicos como territorio, soberanía y otros conceptos pueden ayudar a seguir pensando estos temas de la historia occidental<sup>98</sup>.

La delimitación espacial entre estados no es una cuestión menor, el sociólogo británico Anthony Giddens quien se ocupó de elaborar un análisis de la modernidad criticando a las

---

<sup>98</sup> Stuart Elden (2014). *The birth of the territory*. Chicago University Press.

tendencias analíticas estáticas y estructuralistas sobre la sociedad contemporánea se refirió a los espacios estatales modernos de la siguiente manera; *“Las sociedades modernas (los estados nacionales) en todo caso, tienen claramente definido sus límites; pero todas esas sociedades están también entrelazadas con lazos y conexiones que atraviesan el sistema sociopolítico del estado y el orden cultural de la nación”*<sup>99</sup>

La gran diferencia con períodos anteriores en la historia es que las interconexiones comunicativas en casi todas las esferas sociales se expanden a velocidades cada vez mayor. Las consecuencias derivadas de éste proceso que Giddens conceptualizó como modernidad radicalizada complejizan el escenario.

Éste es el gran trasfondo en el cual se desarrolló el derecho espacial; sistematizar con el propósito de reunir un conjunto de reglas acordadas a nivel internacional. Aunque no se debe descartar la posibilidad de incumplimiento y posibles conflictos, por eso el sistema jurídico opera con las expectativas de cumplimiento. La confianza en dichas expectativas, categoría sociológica que muchos teóricos abordaron, también jugó un papel fundamental.

El desarrollo en la Argentina de un campo como el Derecho Espacial estuvo posibilitado por numerosos factores. Y, tal como se viene analizando, el escenario mundial influyó directamente a su constitución colaborando a establecer debates y emergentes semánticos.

La transformación del mundo hacia una modernidad cada vez más industrializada exigió una compleja organización de instituciones que obedecieran a un nuevo horizonte de proyecciones políticas y sociales. A comienzos del siglo XX la confianza en el conocimiento científico aún continuaba en apogeo.

Entre los primeros entusiastas con la astronáutica en el país se encontraba Ezio Matarazzo, quien, durante los años treinta, junto a otras personas de su entorno fundaron una de las primeras sociedades de estudios sobre el tema<sup>100</sup> y la creación de una publicación llamada Volanzan. También, desde la misma época, el ingeniero mendocino Teófilo Tabanera destacó por sus escritos y sus participaciones en diversas sociedades científicas alrededor del mundo representando al país<sup>101</sup>. A ello hay que agregar muchos científicos alemanes que emigraron al país, con la ayuda de programas nacionales que lo fomentaron, luego de la Segunda Guerra y contribuyeron en diversos campos.

---

<sup>99</sup> Anthony Giddens (2001). *Consecuencias de la Modernidad*. Alianza, Madrid, p. 26 El paréntesis corresponde a mí autoría.

<sup>100</sup> Pablo De León (2018). Op. cit., p 28.

<sup>101</sup> Pablo De León (2018). Op. cit., p 29.

En la próxima década (en los años cuarenta), se comenzó a pensar las implicaciones legales de los aviones con la figura destacada de Antonio Ambrosini, más tarde, serán las publicaciones de Aldo Armando Cocca y sus estudios sobre la regulación legal en el espacio exterior quien ofrezca la novedad en el campo.

Dos variables posibilitaron éstas iniciativas. Por un lado, las modificaciones estructurales por las innovaciones técnicas a nivel mundial, y por otro, las iniciativas de los autores en el plano local.

La figura de Cocca fué la que más destacó en el derecho espacial. Resultaba preciso y necesario considerar un cuerpo regulatorio conforme a los cambios acontecidos a nivel mundial.

En la historia de un país relativamente joven fué necesario acoplarse a los eventos que comenzaron a cambiar la humanidad. Pero además, la legislación aérea y espacial estuvo destinada continuar pensando el desarrollo territorial del país.

Su obra que más se destaca en el ámbito de los espacial salió a la luz en 1957 con el título *Teoría del Derecho Interplanetario*<sup>102</sup>, editada en Buenos Aires. Este hecho no es algo menor ya que sentó un precedente y marcó el camino de los futuros investigadores en éste campo junto a la participación de la Argentina como productora de conocimiento jurídico espacial a nivel mundial. Previo a este libro el Dr. Cocca ya venía trabajando sobre los tópicos similares.

A dicha publicación de Cocca le siguieron, por parte del mismo autor, numerosos artículos relacionados a la misma temática y preocupaciones tanto disciplinares como conceptuales, como así también su participación en diversos organismos internacionales representando a la Argentina.

En la obra de 1957 del Dr. Cocca se observa que en el capítulo 2 ofrece un tratamiento de la terminología del Derecho Espacial. Para ello esboza un análisis conceptual a partir de un catálogo relacionado al Derecho Interplanetario: Derecho Astronáutico, Derecho Cosmonáutico, Derecho del Espacio, Derecho Eteronáutico, Derecho del Cosmos, Derecho Interestelar, Derecho Sideral e Intersideral, Derecho Extraterrestre, Derecho Ultraterrestre, Derecho Satelitario, Derecho de la locomoción espacial o de la locomoción balística, Derecho Interplanetario<sup>103</sup>. Se puede decir que con éstas distinciones conceptuales, poco a poco el derecho espacial se fué estableciendo en el país.

---

<sup>102</sup> Aldo A. Cocca (1957). *Teoría del Derecho Interplanetario*. Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires.

<sup>103</sup> Aldo A. Cocca. op. cit., p. 3

En primer término, señala Cocca de manera enfática, es preciso comprender la dinámica científica que va abriendo caminos, descubriendo e incluso habilitando el transporte humano fuera del planeta, llámese astronáutica, llámese astronomía, etc., es a partir de allí en donde éste campo del derecho se debe situar para observar para su funcionamiento como sistema.

Todo esto tiene una deriva de no incurrir en el error de adjudicar al derecho interplanetario como una deriva de otra rama jurídica; *“En el presente caso no existe uso ni convención. La materia es novedosa y cualquier nomenclatura puede imponerse en virtud de simple repetición”*<sup>104</sup>.

Con la expresión de simple repetición el jurista argentino abrió el debate sobre la necesidad de profundizar el estudio del derecho espacial en lugar de asociarlo inmediatamente a otras ramas ya existentes.

La repetición, sin embargo, en el contexto de la emergencia del derecho espacial inducía a los diferentes pensadores de aquel contexto a una inclinación de asociación inevitable con lo ya existente, pues una materia tan novedosa dejaba perplejo a las tradiciones del derecho.

Si bien Reinhart Koselleck solía recordar que paradójicamente las estructuras de repetición en el lenguaje<sup>105</sup> habilitaron siempre la continuidad de la historia como así también la novedad, se debe tener presente que para finales de los años cincuenta del siglo XX en éste terreno las novedades permitían abrir compuertas para las definiciones del derecho espacial, o en el derecho interplanetario que tanto le interesaba a Armando Cocca.

En gran medida las novedades en la técnica las establecieron los adelantos científicos que se gestaron en el período más álgido de la denominada carrera espacial.

Es así como el Dr. Cocca verdaderamente se destaca en la historia del derecho espacial argentino, pero también en el mundo. Sus preocupaciones teóricas establecieron las discusiones directrices en materia jurídica espacial. Él mismo polemizó con diversas fuentes, tal fue el caso de los desarrollos previos del derecho aéreo expuestos por el jurista Antonio Ambrosini, con quien supo estudiar.

Artículos, libros, convenciones y autores, incluso previos al período inaugurado por el Sputnik 1, otorgaron al campo del Derecho Espacial mundial un posicionamiento en las agendas de temas legales de cara a una nueva era. Los orígenes del derecho espacial en el mundo están representados por autores de varias naciones desde comienzos del siglo XX.

Como se observa, Argentina no quedó aislada del auge que comenzaron a cobrar las ciencias espaciales.

---

<sup>104</sup> A. Cocca. op. cit., p. 40

<sup>105</sup> Reinhart Koselleck (2013). *Sentido y Repetición en la historia*. Hydra, Buenos Aires, pp. 125 y ss.

El período que va desde los primeros autores y esbozos teóricos del derecho espacial en el mundo hasta la institucionalización de su estudio en el país se puso en marcha en medio de las tensiones de potencias mundiales.

Pero ¿cuál sería la importancia de los conceptos?, en primer lugar, las experiencias históricas que ellos comunican.

En éste punto resulta necesario remarcar que los conceptos contienen las diversas experiencias de uno o más períodos; *“En lenguaje kantiano: no hay experiencias sin conceptos y no hay conceptos sin experiencias.”*<sup>106</sup> Y aún continúa Koselleck; *“Por eso, todos los conceptos poseen una estructura temporal. En función de la cantidad de contenidos de experiencia que se han acumulado en el concepto y en función de cuántas expectativas innovadoras incluye, un concepto tendrá distintas valoraciones temporales.”*<sup>107</sup>

Los conceptos del derecho espacial están contenidos en sedimentos semánticos. No cabe duda que el conocimiento de ésta nueva rama en sus comienzos tuvo un alcance mucho más acotado que en la actualidad.

Así, en los primeros decenios del siglo XX se puede afirmar que se restringió a la comunidad científica especializada. Posteriormente hubo intentos por dar a conocer al público en general.<sup>108</sup>

Las discusiones llevadas a cabo, por ejemplo, por Pasini Costadoat con otros autores internacionales son testimonios de confusiones entre conceptos e hipótesis desde la astronáutica, la aeronáutica y el derecho<sup>109</sup>.

Pero, la recepción nacional de éste campo debe ser comprendida también con los caminos que han labrado autores como, por ejemplo, el ingeniero Teófilo Tabanera, considerado como uno de los padres de la astronáutica argentina. El ingeniero tiene escritos con intenciones de alcanzar al público en general.

El complejo camino que permitió el arribo y la constitución del derecho aéreo y el derecho espacial en Argentina necesitó un suelo fértil para que varias disciplinas articulen las redes conceptuales semánticamente junto a los logros técnicos y posteriores discusiones legales.

Hasta 1957, año en el que Cocca saca el libro referido en múltiples ocasiones, los trabajos sobre derecho espacial no eran numerosos.

---

<sup>106</sup> Reinhart Koselleck (2012). *Historia de conceptos*. Trotta, Madrid. p. 29.

<sup>107</sup> Koselleck (2012). Op. cit. p. 46

<sup>108</sup> Aldo Armando Cocca (1970). *Derecho Espacial para la gran audiencia*. Asociación de Ciencias Aeroespaciales, Buenos Aires. Se trataba de informes radiales en los cuales Cocca ofreció de manera detallada la divulgación del derecho espacial como campo novedoso.

<sup>109</sup> Pasini Costadoat (1952). Op. cit.

El condicionamiento temporal del análisis desde el presente nos revela una limitación ineludible que enfrentó el citado autor ya que los años venideros a esa fecha serían testigos de un vendaval de producciones jurídicas referidas al espacio. Esa limitación obedece en principio al factor novedad del derecho espacial en el país.

Y es precisamente ésta una de las principales causas por las cuales Cocca decide poner luz sobre la semántica del derecho interplanetario; “*Son varias las denominaciones empleadas en los escasísimos trabajos aparecidos hasta el presente.*”<sup>110</sup>

La *selección de nomenclaturas* que analiza en el capítulo 2 del libro citado refiere a las más variadas formas de denominaciones del derecho que afecta a un espacio que anteriormente había sido descrito en obras de ficción, sin embargo ahora se convertiría en una dimensión más del hábitat humano.

Resulta preciso comprender y diferenciar dos niveles de operaciones en el ojo observador de cualquier observador; por un lado, el concepto de soberanía del espacio exterior comenzó a tomar un giro tanto en las relaciones interestatales como en la ciencia jurídica, y para eso es preciso tener en cuenta un siglo signado por guerras, con constantes cambios de configuraciones en los equilibrios geopolíticos.

Por otro lado, un campo como el derecho se acopló operacionalmente en relación a los resultados del sistema científico, es decir, una suerte de *feedback* o transferencias entre las ramas de la astronáutica y el sistema jurídico nacional e internacional. Por lo tanto, se pueden destacar aquí dos niveles sistémicos en los cuales operan los conceptos del derecho.

Además, y en relación a éstos análisis, debe decirse que las concreciones de las técnicas aeronáuticas precedieron al derecho espacial, y es precisamente por ése hecho a través del cual Cocca nos explicaba el carácter de dicha novedad.

Para dar cuenta de las interconexiones en las comunicaciones científicas cabe destacar que de la misma manera que en los principales países de occidente en donde la carrera espacial se hacía notar en Argentina también se llevaron a cabo experimentos de coherencia<sup>111</sup>. La diacronía y la sincronía cobran más sentido en ése aspecto.

El campo de lo espacial fué desarrollándose dentro del sistema científico argentino. El impacto que generaron los cambios de la aeronáutica y la astronáutica en el campo legal tuvo recepciones que habilitaron la creación de nuevos conceptos.

---

<sup>110</sup> A. Cocca. op. cit., p. 43

<sup>111</sup> Pablo De León. *Historia de la actividad espacial en Argentina*. Lenguaje Claro editora, Buenos Aires, 2018. Ésta es una de las pocas obras al alcance del público en la que su autor, a través de un vasto archivo y erudición, destaca la historia de los grandes proyectos en el campo espacial argentino.



¿Por qué el derecho espacial también se desarrolló en el país?. Argentina fué uno de los países pioneros de la región en pruebas de coherencia y astronáutica. La llegada de los avances a nivel mundial no tardaron en arribar, a ello hay que sumarle los profesores y científicos que, a través de la inmigración, volcaron su propio capital científico. A ello hay que sumarle las políticas científicas de gobiernos del segundo gobierno peronista y el denominado proceso desarrollista que le sucedió.

La soberanía aérea y espacial en los estados mundiales fué recobrando cada vez más lugar en las agendas de los estados. Y justamente es la soberanía un concepto que quedará cada vez más directamente relacionada al derecho.

El contexto histórico mundial político le dió un inesperado giro al derecho, con ello se explica la necesaria sistematización legal a través convenciones de París, Varsovia y Chicago, por ejemplo, que son las que fueron moldeando de manera más acabada al derecho aéreo.

Como se analizó en las páginas anteriores, los programas de la Facultad de Derecho de la UBA de principios del siglo XX dictado por el Dr. Ruiz Moreno (h) ofrece la posibilidad de ubicar los inicios de la sistematización del espacio aéreo desde el sistema del derecho. Más tarde será también el sistema del derecho el que tendrá que integrar en su funcionamiento y en su comprensión al espacio extraterrestre.

Por otro lado, una obra como *Teoría del Derecho Interplanetario* del Dr. Cocca se presentó como uno de los antecedentes más fuertes en 1957.

Pero, resulta más que interesante el tratado de Cocca sobre la terminología propuesta para abordar el derecho interplanetario abordado en un capítulo de una de esa obra de 1957.

Nunca antes los conceptos pisaron tan fuerte en el campo del derecho como lo propuso éste autor ofreciendo diferentes nomenclaturas. El trabajo del Dr. Cocca en éste punto es propositivo.

Con todo lo expuesto hasta acá se explica una parte, aunque no la totalidad de los procesos.

A nivel nacional se estableció una sincronía con lo que acontecía en el mundo occidental, se incorporaron los mismos parámetros legales teniendo en cuenta la soberanía territorial argentina.

Con esto no se justifica que fué sólo gracias a un contexto mundial favorable con el que Argentina no tuvo otra chance que acoplarse al sistema mundial, sino que debe reconocerse el mérito de las decisiones de los estadistas y pensadores del derecho nacional de sumarse a los debates e incluirlo en algunos materiales de estudios obedecen a una decisión consciente de los actores e instituciones.

El aire ingresó como una dimensión territorial de gran impacto en la soberanía nacional, ello lo demuestra la incorporación de éstas temáticas en los programas de derecho internacional público como se vió. Y más específicamente, el aire como espacio de presencia humana ingresa semánticamente al sistema del derecho a nivel nacional.

A medida que en el mundo occidental los trabajos y tesis sobre el derecho espacial ganaban terreno en las bibliotecas con tesis y publicaciones, comenzaron a ejercer influencia y a llamar la atención a los juristas argentinos.

Pero, también resulta justo afirmar que más tarde sucederá que algunos postulados y elaboraciones de autores nacionales, como es el caso del Dr. Cocca, contribuyeron a pensar el derecho espacial desde la Argentina al mundo.

¿Cuán particular fué el desarrollo del derecho espacial?. Desde el campo de la astronáutica, popularizada a principios y mediados del siglo XX por uno de sus representantes; Teófilo Tabanera, quien otorgó a este campo científico argentino una serie de planteos y herramientas que luego se llevaron a la práctica, tanto con experimentos como con la creación de asociaciones, sociedades y representación del país a nivel mundial. En sus trabajos Tabanera hacía prospecciones fundamentadas y, sobre todo, se refería a la posibilidad de viajar a lugares distantes del universo.

El derecho tuvo que mediar en una modernidad de alta complejidad, en la cual empezaron a emerger cada vez más los celos soberanos: ¿cómo se podía controlar naves voladoras extranjeras en un medio en el cual las barreras son muy difíciles de establecer y controlar?.

Resulta necesario haber vuelto la mirada hacia aquellos tiempos en el cual lo referente al espacio ultraterrestre se estaba delineando sobre todo en diferentes teorías del campo legal, y observar tanto en los escritos como en las proyecciones del sistema científico.

En el mencionado capítulo del libro de Cocca destaca también que es el campo del derecho el que debe buscar la terminología adecuada en tanto y en cuanto se progresa en el campo de la exploración espacial, debido a que;

*“Las normas que resultan de este hecho no han de formar una disciplina o rama nueva en el ya frondoso árbol del Derecho. Será el árbol mismo que extenderá todos sus brazos hacia el inmenso universo cósmico.”*<sup>112</sup>

No deja de resultar menos interesante el hecho de que Cocca se refiera, a través de una metáfora del Antiguo Régimen, al derecho como un árbol. En éste aspecto, Koselleck solía

---

<sup>112</sup> Cocca (1957). *Op. cit.* p 40.

caracterizar estas continuidades en simultáneo donde conviven tanto lo viejo y lo nuevo como la contemporaneidad de lo no contemporáneo<sup>113</sup>.

Quien mejor abordó la historia de la metáfora del derecho como árbol fué el profesor Jesus Vallejo<sup>114</sup>. Se trata de una figura que durante el Antiguo Régimen era recurrente en los análisis de fuentes legales. Uno de los autores más destacados por usar ésta figura de la naturaleza fué el jurista español Juan de Matienzo (1520-1579).

¿Cuál es la ventaja de utilizar metáforas en el derecho? y sobre todo ¿Qué nos revela éste tipo de operaciones lingüístico conceptuales en el campo del derecho?.

Los estratos temporales en los que se encuentra el derecho espacial se ven explicitados en el empleo de metáforas como las de Cocca. La comodidad del uso de ellas obedecen a una antigua práctica en las cuales las fuentes escritas no abundaban. La poca disposición de obras impresas obligaba a los estudiosos del derecho a recurrir a representaciones mentales, en éste caso: el árbol. Éste tipo de operaciones lingüísticas es posible por la plasticidad del lenguaje castellano, una tecnología que ayuda al desarrollo de las ideas. En el caso del derecho, el tronco común desde el cual se parte permite visualizar sus ramas o categorías y subcategorías del derecho. Por ello es que Cocca caracteriza al derecho como un frondoso árbol que extiende sus brazos al inmenso universo cósmico.

Por otro lado, destacamos algunas de sus proyecciones con respecto a las normas resultantes en la puesta a punto del derecho interplanetario;

*“...inclinarnos en favor de una expresión que comprenda no solo el hecho inmediato, sino también los mediatos en esta empresa del hombre para conquistar el universo.”*<sup>115</sup>

Se observa entonces un acoplamiento histórico entre el sistema del derecho, el sistema de la ciencia y el de la política, ya que las máquinas se establecieron como interfaces de transporte y comunicación (sean ellas tripuladas o no) que trascendieron límites que en otras épocas no. Resulta preciso destacar otra característica del campo del derecho otorgada por una proyección hacia el futuro, proyecciones de expectativas de una comunidad que comparte determinados valores y códigos de convivencia; la comunidad internacional proyecta determinados objetivos que deben respetarse. La contraparte latente y constante de ésta situación siempre estará minada por los conflictos.

---

<sup>113</sup> A éste respecto un texto que estudia el tópico de la contemporaneidad de lo no contemporáneo en Koselleck de Lucila Svampa ilustra de manera práctica para comprender mejor la hipótesis del historiador alemán: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/CdF/article/view/7302/6551> (último ingreso 07/2020) Por otra parte, el texto introductorio de *Zeitschichten* (2000) aborda ésta categoría de análisis.

<sup>114</sup> Jesus Vallejo (1998). *Acerca del fruto del árbol de los jueces. Escenarios de la justicia en la cultura del Ius Commune*. Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, 2, pp 19-46

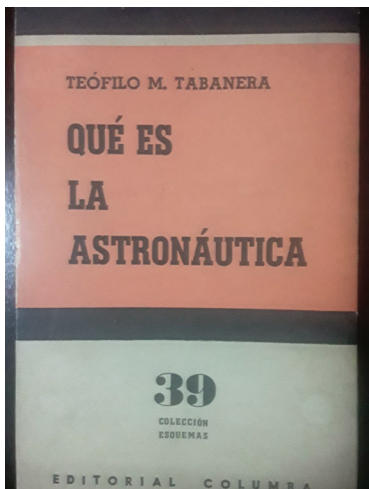
<sup>115</sup> Cocca. *ibidem*. p 40.

Los contenidos del sistema jurídico se basan en expectativas de una sociedad mundial con una estructura social que habilita la continuidad del ejercicio legal.



El mismo año en que fué lanzado el Sputnik 1 (1957) se editó el libro *Teoría del Derecho Interplanetario* de Aldo Armando Cocca por Editorial Bibliográfica Argentina.<sup>116</sup> Nótese ya desde el título la conceptualización de Interplanetario en lugar del concepto Espacial contemporáneo.

Teófilo Tabanera. *Qué es la Astronáutica*. (Editorial Columba). Libro de 1958, cuyo principal objetivo fué la divulgación de dicha rama de la ciencia en Argentina.<sup>117</sup> Tabanera fué un entusiasta de la astronáutica y abogaba por un mayor desarrollo en el país.



---

<sup>116</sup> Biblioteca personal

<sup>117</sup> Biblioteca personal

## ***2.2 Las sedimentaciones en los conceptos del Derecho Espacial.***

Continuando las sendas metodológicas de las últimas obras de Reinhart Koselleck, el cual sus intereses se inclinaban más precisamente a las capas o sedimentaciones conceptuales<sup>118</sup>, se pueden observar de manera transversal algunos “vestigios” del derecho internacional público, el derecho marino y el derecho aéreo, entre otros, en los debates conceptuales del moderno derecho espacial.

En éste punto hacemos unas breves reflexiones que puedan crear caminos que guíen a los análisis que en esta tesis se pretenden. Algunas aclaraciones metodológicas resultan necesarias para captar y comprender la génesis del campo del derecho espacial.

Una de las paradojas que podemos observar en el desarrollo del derecho espacial es la conformación de su identidad como campo. En este caso el sistema legal de éste derecho se constituyó a través de las sedimentaciones de diferentes aportes provenientes de otros campos aledaños, en diferentes momentos del siglo XX.

Ésta operación conceptual le otorgó al derecho espacial una identidad propia, diferente, por ejemplo, al derecho aéreo y al derecho marítimo (como se pudo observar en los debates entre diferentes autores). En el camino complejo de su conformación existieron aportes y transferencias, pero a su vez, diferenciaciones que le otorgaron su propio contenido normativo.

¿Cómo se fueron construyeron los estratos temporales y el contexto institucional por fuera de los escritos?. Ésta pregunta obliga a tener en cuenta la realidad extratextual previa a la instauración e institucionalización del derecho espacial.

El establecimiento de la Sociedad Interplanetaria de Argentina en 1949, cuya figura principal fué Teófilo Tabanera, puede construir un indicio de los intereses científicos en éste campo. También es necesario mencionar que en 1950 Argentina es incluida como miembro fundador de la Federación Astronáutica Internacional<sup>119</sup>.

Por otro lado, en 1960 se creó la CNIE (Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales).

---

<sup>118</sup> En algunos artículos Koselleck opta por utilizar la metáfora geológica de los estratos o sedimentaciones (como optaron algunos editores norteamericanos en su traducción al inglés): “*Me muevo más en el ámbito de las metáforas: los estratos del tiempo remiten a las formaciones geológicas que alcanzan distintas dimensiones y profundidades, y que se han modificado y diferenciado en el curso de la llamada historia geológica con distintas velocidades.*” En *Los Estratos del Tiempo: estudios sobre la historia*. Paidós, Barcelona. 2001. p 35

<sup>119</sup> De León (2018). p. 53

Ésta última se encontraba en la órbita de la Fuerza Aérea y contó con la colaboración de cuerpos científicos de varias naciones Europeas y el vecino país de Brasil.

Es así como se fueron constituyendo los conceptos en una dimensión institucional, es decir, los organismos que operaron ya sea bajo control estatal o fuera de él cristalizaron prácticas y expectativas. La circulación de sus conceptos se efectuó a partir de la conformación de unidades institucionalizadas con capacidad de difusión de normativas en la sociedad.

Los debates suscitados antes y durante el proceso de desarrollo de la nueva rama del derecho en Argentina (desde mediados del siglo XX) contribuyeron a la formación de un suelo fértil a través del cual comenzará a emerger un campo de saber cada vez más diferenciado, aunque no por ello hermético. Es decir, difícilmente en la conformación de un campo de pensamiento en relación directa con una técnica cambiante pueda existir un cerramiento operacional hermético.

Ya en el caso del derecho aéreo un antecedente lo ofreció el jurista norteamericano John Cobb Cooper quien analizó el establecimiento de un límite para la soberanía del estado en el espacio aéreo<sup>120</sup>, junto a otros teóricos.

En el ámbito nacional se destacaron los debates de Carlos Pasini Costadoat, el especialista anteriormente citado, se refería a un coimperio (mandato compartido) en lo que refiere al límite último de soberanía del espacio aéreo por parte de los estados<sup>121</sup>.

Nuevamente tenemos que remitirnos a una interesante lectura que se desprende de un artículo de Cocca sobre la autonomía del derecho aéreo. Se trata de un escrito de 1960 en el contexto de las primeras jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico llevadas a cabo en la ciudad de Buenos Aires y recopilada junto a otras ponencias en el año 1962<sup>122</sup>.

En el gran debate abierto entre el derecho aeronáutico y el derecho interplanetario de éste contexto de los años sesenta Cocca sostuvo que el medio en el que se mueve un avión jamás podrá ser comparable con el medio en el que se mueve un cohete o una nave espacial, ya que ocurren fenómenos físicos diferentes.

Pero el jurista destacó, no sólo en este escrito sino a lo largo de muchos de sus trabajos, que ante la invención de naves espaciales que traspasan el espacio aéreo se producen algunas confusiones conceptuales entre los juristas de cara a un nuevo tipo de derecho, por eso *“La falta de una terminología adecuada y el atraso del derecho frente a las realizaciones*

---

<sup>120</sup> John Cobb Cooper (1951). *High Altitude Flight and National Sovereignty*. Escuela libre de Derecho, México.

<sup>121</sup> Pasini Costadoat (1952). p 1169 y ss.

<sup>122</sup> Aldo Armando Cocca (1962).

*astronáuticas, provoca estas inquietudes, por las derivaciones legales que puede tener el considerar el vehículo en cuestión como un avión, toda vez que no es tal cosa en momento alguno de su trayectoria, por carecer de autonomía de movimiento, lo que es fundamental para ser objeto de tratamiento jurídico, conforme a las normas del derecho de la aviación.*”<sup>123</sup>

Y continúa diciendo que *“El derecho de la aviación no puede servir de antecedente ni de fuente, porque el interplanetario implica una concepción diferente del derecho. No podrá avanzar aquel hacia el espacio, ni este podrá apropiarse de principios o sistemas propios del aeronáutico. Por consiguiente, éste conservará su autonomía y la reafirmó ante el interplanetario que, por ahora, es una nueva visión del derecho.*”<sup>124</sup>

El debate sobre la autonomía del derecho de la aviación formó parte de la génesis semántica del derecho espacial en Argentina. En una constante comparación, tanto un campo como el otro, lograron con el tiempo poder diferenciarse en sus contenidos, se trata de medios físicos bien diferenciados. No sorprende entonces que en el programa del IDAN, institución que precedió al INDAE, hayan existido materias que abordaban la cuestión aeronáutica.

De la misma manera, no cabe duda que entre finales de los años cincuenta y durante los años sesenta se establece uno de los puntos más álgidos de los debates conceptuales en torno al derecho espacial en Argentina. Espacio aéreo y espacio ultraterrestre ya no se podían equiparar al abordar las implicancias legales de los vehículos que los transitaban.

En la página de internet de las fuerzas armadas de Argentina ofrece un breve bosquejo histórico que evidencia los orígenes del actual INDAE, el decreto 21.662 del 24 de julio de 1947 el cual dió origen a la creación del instituto derecho aéreo. Su primer nombre fué IDAN (Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación), luego;

*“La denominación original fue cambiada por la de “Instituto de Derecho Aeronáutico e Interplanetario” y por la actual, de “Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial” (INDAE) mediante Decreto 249 del 12 de Enero de 1965”* <sup>125</sup>

La ebullición de los adelantos técnicos alteraron en éste caso los cambios de nombres de la institución que se dedicaba a enseñar principalmente derecho aeronáutico. Dos cuestiones se desprenden de éste hecho; por un lado, la emergencia evidente de la exploración espacial, y por otro, no menos importante, la necesidad de incorporar en la enseñanza de una institución oficial el campo espacial.

---

<sup>123</sup> Cocca (1962). Op. cit. p 417.

<sup>124</sup> Cocca (1962). Op. cit. p 420.

<sup>125</sup> <http://info.faa.mil.ar/indae/historia.html>



Esos dos niveles de cambios provocados en el nombre de la institución obedecen a dos ritmos temporales diferentes. El primero, de inmediata inclusión en la agenda del instituto, el segundo se relaciona al largo plazo en la formación de agentes capacitados.

Incluso en un folleto del INDAE<sup>126</sup> se pueden hallar datos muy interesantes que rodean al clima histórico de la institucionalización del derecho espacial en la Argentina.

El folleto consta de 37 puntos en los que se detalla tanto la historia, los objetivos y el alcance del instituto, entre otras cosas.

En el punto 5 se evidencia el impacto de la aviación luego de la segunda guerra mundial. La importancia de los aviones ya no era una fuente de dudas, más bien constituía una nueva y certera tecnología que desde ese momento hacia adelante los estados ya no podían prescindir.

Aunque uno de los puntos más interesantes lo ofrece el número 7 en el cual se ponen de manifiesto las razones del porqué se decide, a través de un decreto, crear un instituto de formación en derecho aéreo y espacial;

*“7.Hace notar el decreto que en otros países se han dedicado importantes esfuerzos para contar con especialistas, que han sido conductores del pensamiento jurídico mundial. En tanto, en el nuestro se notaba la necesidad de investigar esa rama del derecho, fijar nuestra posición en las conferencias internacionales y preparar el dictado de nuestras leyes fundamentales en la materia.”*

Aquí es preciso entonces observar cómo el sistema del derecho tuvo que acoplarse estructuralmente a un gran cambio geopolítico mundial que implicó desarrollar nuevos conceptos del derecho. Resulta pertinente también señalar que los trazos previos de teoría del derecho en torno al nuevo campo y a la institución naciente del derecho resultaron la base, aunque no definitiva, sí necesaria para poder abordar un nuevo espacio de experiencia humana que se fué consolidando.

En Argentina se destacó, sobre todo con el Dr. Cocca, la emergencia de discusiones de cara a un nuevo escenario que se esgrimía en el campo del derecho. Es así como el especialista argentino elaboró con destacado mérito numerosos artículos en relación al tema.

Sin embargo, todo campo tiene como parte constituyente debates en torno a su naturaleza, a sus objetivos y sus relaciones. Las diferentes capas que componen el derecho espacial en Argentina florecieron, y lo continúan haciendo, con debates propios del campo.

---

<sup>126</sup> Aunque no indica el año de elaboración, agradezco al Sr. Guillermo Luna Romano de la biblioteca del INDAE y a todo el equipo que trabaja allí por facilitarme éste folleto, pero además por su gran colaboración con mucho material que se utilizó para elaborar esta tesis.

Una pregunta emerge de éste recorrido ¿Cuáles serían las ventajas de entender las discusiones y proyecciones que tuvieron lugar y tiempo en los diferentes momentos de la historia del derecho espacial argentino?. Las respuestas se desarrollarán en la medida en que se sigan extendiendo los alcances del derecho en el universo, o por lo menos, los confines a los cuales el ser humano pueda proyectarse.

En el siguiente punto del folleto institucional del INDAE encontramos los propósitos que se orientan más hacia las razones del establecimiento de un instituto que estudia el derecho espacial;

*“8. Destacaba asimismo que era necesario contar con el organismo para la consulta e información de las diversas dependencias del Estado; debiéndose mantener relaciones de orden científico con organismos similares en el extranjero, puesto que ello acrecentará el conocimiento jurídico aéreo y estrechará los vínculos con otros institutos haciéndoles conocer la manera de pensar argentina y contribuyendo al desarrollo de la materia a escala mundial.”*<sup>127</sup>

Según el inciso 8 del folleto, existió una necesidad de creación del organismo, y esto es así en gran medida porque recién finalizada la segunda guerra mundial el mundo occidental preservó gran parte del aparato y la organización institucional que venía desarrollándose en las sociedades desde el siglo XIX. Esto constituyó un afianzamiento luego de la derrota del nazismo, y sobre todo, en la próxima aventura de enfrentamiento del bloque comunista.

El mapa geopolítico del occidente precisó mantener un orden en las instituciones de las democracias del capitalismo avanzado, las cuales se fueron desarrollando a lo largo del siglo, el Estado fué el garante de las prácticas y la implementación jurídica del derecho espacial. Inclusive al día de hoy las formaciones estatales resultan vigentes para este ordenamiento. El ejemplo de una institución como el INDAE lo atestigua de esa manera.

Queda claro que los aportes argentinos surgidos de este ambiente sin lugar a dudas se proyectaron para contribuir en los debates internacionales.

Posteriormente al período aquí abordado, se procedió a la creación en 1968 de la asociación argentina de derecho internacional, a lo largo de su vida institucional éste se caracterizó como un espacio el cual contaba con figuras como Aldo Armando Cocca, Manuel Augusto Ferrer, entre otros. Una de sus primeras funciones consistió en llevar a cabo congresos en donde se

---

<sup>127</sup> Ibid. p.4

discutían conceptos relativos tanto al derecho marítimo como al derecho espacial, entre muchos otros<sup>128</sup>.

---

<sup>128</sup> <https://aadi.org.ar/admin/imagenesBD/productos/ESCANEADO%20AADL.pdf>

### ***Capítulo 3: Institucionalización del Derecho Espacial en Argentina (1965)***

Durante el primer gobierno peronista se fundó el IDAN (Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico de la Nación) en 1947. Aún no se encontraba en su plan de estudio ni en el nombre de la institución ninguna referencia al derecho espacial. Los vertiginosos años venideros de un mundo cada vez más cambiante en torno a tecnología espacial precipitó el cambio de nombres de la institución.

Se torna pertinente destacar que previo a la creación de dicha institución tuvieron lugar numerosas publicaciones referidas al derecho aéreo alrededor del mundo. Ya son conocidas las convenciones sobre éste derecho durante 1919 en París, en 1929 en Varsovia, 1944 en Chicago, solo por nombrar algunas.

Las principales preocupaciones de los juristas especializados en la materia no dejaban duda alguna sobre la novedad de éste campo. En el contexto internacional se debe señalar que en el año 1959 se crea COPUOS que es el Comité Para El Uso Pacifico Del Espacio Ultraterrestre de Naciones Unidas, dos años posteriores a la puesta en órbita del Sputnik 1. Junto a ésta institución se creó una secretaría para asuntos jurídicos dependiente llamada UNOOSA, la Oficina de Naciones Unidas Para Asuntos del Espacio Exterior.

Dichas instituciones se establecieron como observatorios centrales en la cual los diferentes estados cooperan en los debates legales en torno al espacio ultraterrestre. Y poco a poco se fueron instaurando determinados tópicos en lo referente al espacio ultraterrestre.

Por su parte, las investigaciones argentinas sobre temáticas relacionadas al espacio data de los primeros decenios del siglo XX. El caso más resonante fué, como ya se ha escrito, la del ingeniero Teófilo Tabanera, quien mostró gran interés viajando a los distintos países con proyectos espaciales y siendo miembro de varias sociedades científicas<sup>129</sup>. Aunque el interés general de Tabanera se circunscribió a la astronomía y a la astronáutica.

Como señala Pablo de León en su libro, resulta preciso tener en cuenta que también durante el primer gobierno de Perón se creó en 1946 la Delegacion Argentina de Inmigracion en Europa para atraer a especialistas científicos, muchos de ellos participantes y complices del holocausto en la Alemania nazi<sup>130</sup>. Algo similar fué el reclutamiento que hizo el gobierno de

---

<sup>129</sup> Pablo de León (2018). Op. cit., p 29 y ss.

<sup>130</sup> Pablo de León (2018). Op. cit., p 41.

los Estados Unidos en la misma época, quienes consiguieron que Wernher von Braun colabore en los logros más significativos para la astronáutica del siglo XX.

Por su parte, los cursos dictados en el país por Antonio Ambrosini, jurista proveniente con la impronta de la Italia fascista<sup>131</sup> constituyeron uno de los principales antecedentes para la instalación y circulación de la nueva rama del derecho ligada a los adelantos técnicos aéreos.

El IDAN pasó a llamarse Instituto de Derecho Aeronáutico e Interplanetario y finalmente en 1965 INDAE (Instituto Nacional de Derecho Aéreo y Espacial). Los sucesivos nombres en la nomenclatura en la institución no sólo advierten los cambios en el mundo, sino por los intereses teóricos estuvieron forjados al calor de los desarrollos teóricos y las ideas que se fueron estableciendo en el campo aeroespacial, tanto a escala local como a escala global.

La política internacional se encontraba fuertemente condicionada por el desarrollo de tecnologías de guerra en la misma medida en que, luego de mediados del siglo XX, comenzó a precipitarse la carrera espacial en el concierto de las naciones, sobre todo, entre dos contendientes con inmenso poder militar.

Casi de manera sincrónica muchos estados incorporaron un programa espacial como parte de la planificación geopolítica.

Entre las principales funciones de la institución se encuentran: el estudio de leyes, tratados y acuerdos entre otros escritos que regían en dicho contexto. Ésta rama jurídica del derecho se comenzó a establecer como una novedad en la mayoría de los estados.

Cabe destacar a su vez que ésta institución nacional permanece en el ámbito de la Fuerza Aérea Argentina. Se caracteriza entonces por ser una política de estado activa en la enseñanza, la investigación y en colaboración legislativa.

Con respecto a la institucionalización del derecho espacial conviene reflexionar cómo es que esto llega a concretarse; ¿qué significa la institucionalización de ésta rama del derecho?.

Básicamente el paso de la legislación aérea a una de carácter espacial señaló un claro avance de la astronáutica como ciencia del siglo XX. El estado argentino adoptó los estudios de derecho espacial como política de desarrollo. A su vez, su institucionalización marcó un hito en el abordaje del derecho. Desde poco después de mediados del siglo pasado el derecho se sumó al desafío de la exploración científica del espacio exterior.

Las pruebas de coherencia en Argentina estuvieron, en su mayoría, comandadas por órganos de la fuerza aérea. Pero el estudio del derecho que vincula la exploración espacial necesitó de

---

<sup>131</sup> Manuel J. Peláez. “*Tres hermanos....*”

una institución capaz de formar personal capacitado que fuera capaz de contribuir al orden administrativo estatal para ésta nueva especialidad legal.

De lo que se trata a partir de ahora es una cuestión no menos importante que aquello, puesto que se trató de una decisión política de dotar un lugar físico (IDAN) en el cual el derecho espacial se comenzó a desarrollar para formar hombres y mujeres destinados a participar en la vida política de la defensa de la soberanía espacial.

Se trata de la creación de un lugar destinado a contener aún más la especificidad y la circulación del derecho aéreo y espacial, la formación de agentes especializados en determinadas áreas de la ciencia forma parte también de los rasgos característicos de la modernidad, es decir, la departamentalización de los estudios.

La diferenciación de funciones emergida de los grandes cambios históricos producidos por las innovaciones técnicas y las necesidades estatales en materia de defensa y colaboración institucional marcó un punto irreversible en la ciencia jurídica argentina<sup>132</sup>.

Éstos procesos históricos evidencian las velocidades en las cuales se desarrollaron, durante el siglo XX, los nuevos territorios internacionales. Dicho escenario fué, no solamente resultado de grandes cambios históricos, sino también a partir del cual comenzarán a relacionarse los distintos poderes mundiales.

Es por eso que para aproximarse a ensayar una posible respuesta a la anterior pregunta que efectuamos sobre la institucionalización se deben tener en cuenta algunas de las hipótesis sobre el surgimiento de la modernidad, y más aún de la modernidad tardía, período sobre el que se desarrollaron muchas teorías de observación y análisis de los procesos históricos.

Por lo tanto, la institucionalización como pregunta puede derivar a distintos diagnósticos, es decir, distintos puntos de vistas o diversas observaciones de segundo orden si se lo pone sobre el tamiz de la teoría cibernética.

La época moderna se caracteriza por una marcada diferenciación funcional de las instituciones, como analizó por ejemplo Luhmann en la mayoría de sus obras, pero además se trata de un período muy diferente a las sociedades antiguas.

Ahora serán los estados nacionales quienes forman parte del mosaico de poder político mundial, las instituciones de las sociedades se articulan bajo la égida de los estados territoriales, los conceptos sociales y políticos forman parte, como marcó Koselleck, de la semántica de dicha estructura organizativa.

---

<sup>132</sup> Este proceso se conoce también como diferenciación funcional dentro de la sociología sistémica, y se basa en el análisis comparativo de una modernidad que difiere del Antiguo Régimen.

Las sedimentaciones temporales de los conceptos, es decir, los diferentes significados y temporalidades que se fueron acumulando y que forman parte de los usos en diferentes tiempos y espacios conforman la identidad semántica de los conceptos del derecho espacial.

La división pasado y presente se hallan en esas capas, es decir, todo lo que significó junto a lo que ahora significa. Y más aún, las normativa jurídicas poseen las expectativas temporales de cara al futuro de las comunidades. Es justamente tarea del historiador indagar en esas capas los entrecruzamientos de significados y temporalidades.

Teniendo en cuenta éste breve repaso se puede decir que la creación de una institución como el INDAE se debe a varios factores, algunos de ellos provenientes de un nuevo proceso histórico abierto por la invención de naves destinadas a la exploración espacial tanto en la URSS como en Estados Unidos.

Países como Argentina decidieron ampliar la institucionalización de este tipo de actividad creando un espacio de enseñanza y publicación de contenidos, y más específicamente, de conceptos referidos a un emergente campo del derecho.

En el concierto de los estados mundiales los países desarrollados se diferenciaron claramente de los emergentes. Por esta razón las teorías de la dependencia y del centro-periferia cobraron importancia para análisis del desarrollo tecnológico y hegemonía política.

Hacia el interior de Argentina, el establecimiento de un lugar al cual se le confiere difundir el interés y la enseñanza de éste complejo proceso emergente a través del sistema científico argentino obedece, como ya se dijo, obedeció a decisiones políticas locales de cara a los desarrollos mundiales.

La metáfora de los sedimentos adoptada por Koselleck nos sirve para entender, en el caso argentino, el paso del desarrollo de conceptos en el derecho aéreo, con la figura de Ambrosini como representante y difusor en la escala nacional, al desarrollo de los conceptos del derecho espacial, y aquí es preciso destacar a Cocca como figura fundamental.

La creación del INDAE constituye una síntesis institucional en la enseñanza, debate y circulación de conceptos que previamente se desarrollaron en congresos y publicaciones especializadas.

En la actualidad la materia Derecho Espacial se continúa dictando de manera ininterrumpida en el INDAE. Aquí se detallan los objetivos generales y específicos<sup>133</sup>:

## **DERECHO ESPACIAL**

### **OBJETIVOS**

#### **Objetivos Generales**

Comprender toda normativa vigente en relación con la actividad espacial, tanto a nivel nacional o internacional. Aplicar en situaciones concretas la normativa estudiada.

#### **Objetivos Específicos**

Se espera que al final del curso el alumno sea capaz de analizar y comprender el derecho espacial y los nuevos conceptos emergentes; el espacio ultraterrestre, los cuerpos celestes, vehículos y tripulantes, objetos espaciales, órbitas y régimen jurídico de la luna.

Interpretar y aplicar adecuadamente los conceptos y alcances jurídicos de la cooperación económica en el espacio exterior, la exploración y uso del espacio con fines pacíficos, las comunicaciones y el derecho a comunicarse, el empleo de satélites y uso de órbitas, y la tele observación de la tierra y sus recursos.

Analizar y describir los casos de los infortunios y socorros espaciales, salvamento de astronautas, contaminación espacial, seguros y responsabilidades en el espacio, e interpretar su aplicación Interpretar acabadamente la contribución del pensamiento argentino a la legislación internacional en la materia.

---

<sup>133</sup> Agradezco a la Dra. Analía Verónica Fontana por la gentileza de facilitarme el programa.



### 3.1 La creación del INDAE en 1965

Será durante el contexto de la presidencia de Arturo Illia cuando se incorpora un plan de estudio dedicado al derecho espacial en el INDAE. En éste período, cuatro años previos a la llegada de la misión Apollo 11 a la Luna, el concepto de espacio ultraterrestre transitó por varios esbozos teóricos, como así también por distintas especulaciones en torno a su uso en el campo jurídico.

La exploración espacial no era una novedad absoluta, en Argentina también se realizaron pruebas de coherencia en las décadas previas a los años sesenta.

Desde los escritos de Teófilo Tabanera sobre la posibilidad de llegar a la luna en los años treinta del pasado siglo<sup>134</sup> pasando por los distintos proyectos de fabricación de cohetes para ensayos e investigación en astronáutica desde los años cuarenta.<sup>135</sup>

También es preciso mencionar la creación de la CNIE (Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales) durante la presidencia de Arturo Frondizi en 1960 con el decreto 1164<sup>136</sup>. Lugar en el cuál Teófilo Tabanera fué su primer presidente.

Sin embargo, hasta 1964 aún no existía la creación de un organismo oficial del estado que tenga como propósito la investigación de los aspectos jurídicos de la exploración espacial.

En un folleto (sin fecha) del INDAE con el fin de contar su historia y actividad en 37 puntos para dar a conocer al público especializado, y también al público lego en la materia, resulta interesante el número 7, el cual destaca una de las razones del decreto de la creación del INDAE:

*“Hace notar el decreto que en otros países se han dedicado importantes esfuerzos para contar con especialistas, que han sido conductores del pensamiento jurídico mundial. En tanto, con el nuestro se notaba la necesidad de investigar esa rama del derecho, fijar nuestra posición en las conferencias internacionales y preparar el dictado de nuestras leyes fundamentales en la materia.”*

Dos cuestiones importantes se desprenden de éste punto, la primera es la fuerza y centralidad del derecho internacional en las relaciones interestatales posteriores a la segunda guerra

---

<sup>134</sup> Citado en la página 30 del muy documentado libro de Pablo De León *Historia de la actividad espacial en Argentina*, Lenguaje Claro Editora.

<sup>135</sup> Además del libro de Pablo De León, también se puede consultar algunas páginas web como <https://www.jpcohereria.com.ar/Historiapdf.pdf> (Página de Juan Parczewski, un entusiasta de la coherencia experimental). En wikipedia se ofrecen también algunos detalles

[https://es.wikipedia.org/wiki/Historia\\_de\\_la\\_astron%C3%A1utica\\_en\\_Argentina](https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_astron%C3%A1utica_en_Argentina)

<sup>136</sup> <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/10887417/19600209>

mundial, suelo fértil en el cual se dirimieron las batallas conceptuales en torno a las soberanías.

La segunda cuestión, no menos importante, es la expresión de necesidad manifiesta en cada estado para dictar leyes propias en sintonía a la emergencia del derecho aéreo y el derecho espacial.

La creación del INDAE como institución se debe situar en los años sesenta con el denominado desarrollismo. La expectativa de modernización se inscribía como un programa de inserción a la industria pesada por parte del país.

El gran debate teórico por el desarrollo y subdesarrollo, que tuvo lugar en el escenario mundial posterior a la segunda guerra, avivó los debates en torno al giro que debieron tomar los denominados países subdesarrollados en la nueva era. Así comenzaron a aparecer conceptos antinómicos como centro-periferia<sup>137</sup>, los cuales caracterizan las relaciones económicas internacionales vinculadas al desarrollo de tecnología.

Una vez establecido primero el IDAN, cuyo principal impulsor fué el Brigadier General Bartolomé De La Colina, y luego el INDAE, queda explícita la necesidad e interés del país en materia de derecho espacial. En los años cuarenta con un predominio en la aeronáutica, y luego a mediados de los sesenta con la incorporación del derecho espacial.

El decreto 21.662 puso en marcha el interés de materializar un instituto enfocado en el estudio del derecho aeronáutico y espacial. Luego en 1965 el decreto 249 habilitó el cambio de denominación para incluir el estudio de cuestiones legales del espacio en sus intereses.

El cambio de nombre desde 1947 a 1965 obedece obviamente a un cambio de programas de estudios. Aquí corresponde preguntarse ¿por qué el cambio de denominación?.

Teniendo en cuenta la adición del derecho espacial en los años sesenta en los programas de estudios se observa el ingreso de nuevos conceptos.

Hacia 1957 con la puesta en órbita del satélite Sputnik 1 se inicia lo que se denominó más adelante como carrera espacial. Es un hecho que marcó profundamente los estudios sobre la exploración espacial, pero sobre todo las implicancias jurídicas de los estados y sus soberanías.

La necesidad de dirigir las reflexiones sobre los nuevos vehículos espaciales exigió repensar y construir nuevos términos que incluyan tanto los espacios terrestres afectados, es decir,

---

<sup>137</sup> Hay una extensa literatura clásica con respecto a este proceso de mediados del siglo XX, algunos textos fundamentales; CEPAL (1950). *Informe Económico de América Latina 1949*. Celso Furtado (1964). *Desarrollo y Subdesarrollo*. Eudeba, Buenos Aires. Compárese también con Raul Prebisch (1964). *Nueva política comercial para el desarrollo*. México DF, FCE.

hasta donde afectaba el vuelo y como incidía en una posible violación del espacio en los cuales los estados ejercen su soberanía, como también la creación de espacios e instituciones capaz de dedicar su atención al nuevo escenario.

La irreversibilidad expresada en los avances en coherencia, los sucesivos ensayos en materia astronáutica, el creciente interés de naciones antagónicas disputando el podio de la carrera espacial, fueron algunos de los factores cruciales para considerar las consecuencias del tránsito aéreo y espacial en las soberanías territoriales.

Argentina fué uno de los primeros países en proponer determinados debates en torno al derecho espacial. Aldo Armando Cocca considerado como el teórico más influyente en éste terreno también formaría parte del corpus académico de la institución.

El INDAE se planteó desde un principio objetivos de formación e investigación. Aunque hubo grandes exponentes del derecho espacial en Argentina, aún en los años sesenta y comienzos de los setenta el derecho aeronáutico tenía un peso mayor en cuanto a la dedicación en las investigaciones y la formación<sup>138</sup>.

La reconstrucción histórica del funcionamiento de la institución está ayudada por folletos, páginas web y por recortes de diarios y revistas especializadas. Cuando muchas instituciones cambian, no solo sus siglas, sino también sus objetivos, se torna tarea harto complicada la comprensión de los mecanismos previos. Y esta es justamente una de las razones por las cuales la historia conceptual ilumina la investigación permitiendo observar los términos legales en los debates internacionales y nacionales.

En el mismo artículo citado más arriba, el Dr. Rizzi señala en los años setenta como estaba estructurado el programa de enseñanza;

*“En el primer año se dictan cinco materias: Política Aérea, Derecho Aeronáutico, Derecho Aeronáutico Internacional, Derecho Aeronáutico Comparado y Derecho Espacial...El segundo año comprende un trabajo de investigación realizado de forma conjunta por grupos de alumnos, bajo la asistencia de un profesor que orienta y dirige el trabajo.”*<sup>139</sup>

La convivencia tanto del derecho aeronáutico como del derecho espacial evidenciaron un punto de encuentro entre conceptos aéreos y conceptos espaciales en los años sesenta y setenta. En principio un punto de encuentro no significa necesariamente una transferencia de contenidos conceptuales, aunque en el campo legal aéreo existieron diferencias a la hora de concebir el alcance del derecho aeronáutico.

---

<sup>138</sup> Dr. Luis Alejandro Rizzi en *Revista Aeroespacio* 336. p 43 . Buenos Aires, 1970.

<sup>139</sup> *Revista Aeroespacio*, p 43.

Esta convivencia se puede caracterizar como vestigios de acaloradas discusiones entre los especialistas del derecho aeronáutico. Antonio Ambrosini y Federico N. Videla Escalada son dos de los nombres que expresaron sus diferencias entre la utilización de los conceptos, entre otros, derecho aviatorio y derecho aeronáutico. Básicamente lo que estaba en debate era el contenido que referían en sus nombres, es decir, lo aviatorio hacía alusión a la aeronavegación, mientras que lo aeronáutico incluye a las ondas de radio, de transmisión de energía y cuestiones semejantes.

Las invenciones de vehículos aéreos y espaciales trajeron las más diversas concepciones de cómo debía concebirse el espacio aéreo y ultraterrestre.

Por otro lado, también el instituto realiza labores de índole legislativas ya que:

*“En efecto, el Poder Ejecutivo Nacional le encargó la misión de reglamentar el Código Aeronáutico.”<sup>140</sup>*

Y se podría decir que también existió un tercer objetivo; el de difusión y fomento de conocimiento con las publicaciones de sus “Cuadernos” en los cuales se abordan diferentes temas en materia aérea y espacial.

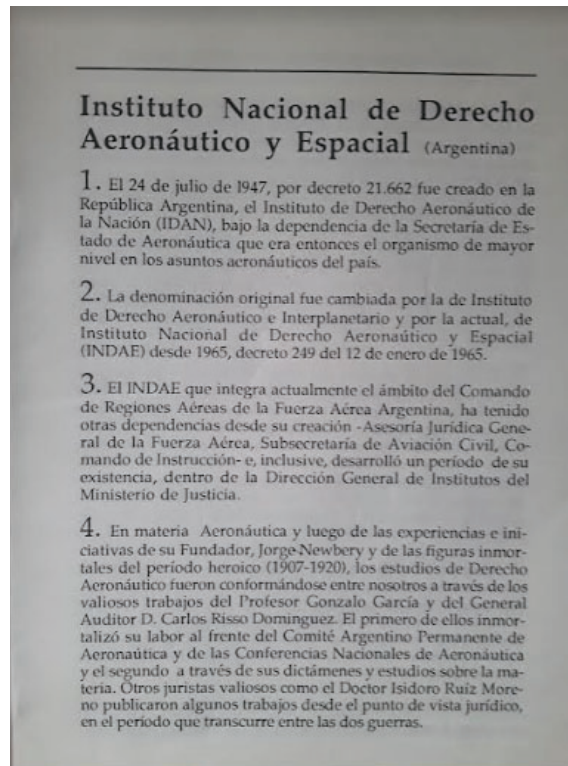
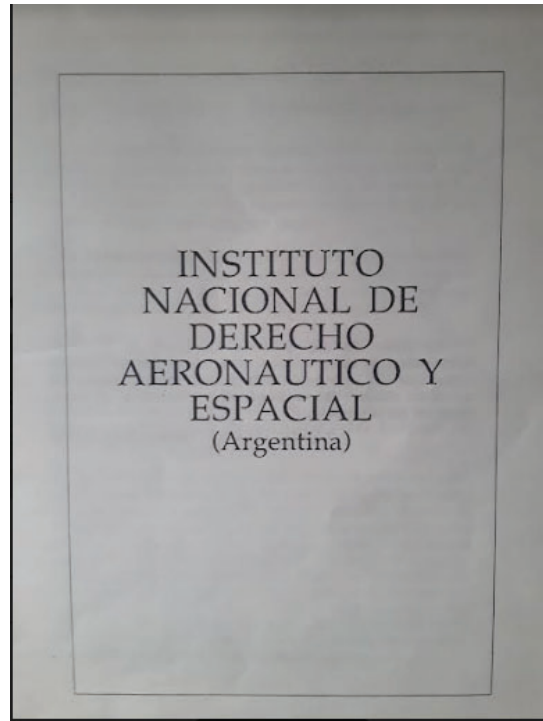
El funcionamiento institucional de éste organismo hacia los años ochenta y noventa del pasado siglo estaba afianzado. Las actividades de formación, regulación y publicaciones dejan en claro que en materia legal el derecho espacial se constituyó como legítimo campo de saber en Argentina.

La creación de esta institución surgió rodeada de acalorados debates internacionales en los cuales el pensamiento argentino tiene un lugar destacado.

---

<sup>140</sup> Ibidem, p. 43

Folleto del INDAE (sin fecha)<sup>141</sup>. En la segunda imagen se explican el origen y los cambios de nombres.



<sup>141</sup> Archivo personal

### 3.2 *Derecho Espacial: Territorio y Soberanía*

Durante el siglo XX los tópicos de soberanía y territorio en los debates legales comenzaron a tener mayor preponderancia en varias disciplinas y, sobre todo, con el desarrollo del derecho espacial. A la par de la progresiva sistematización y diferenciación del derecho en las sociedades modernas (desde el siglo XVIII en adelante), y con las experiencias sedimentadas de siglos de guerras, el dominio de los territorios se transformó en un tema central tanto del derecho aéreo como del derecho espacial.

Fue durante el siglo XX cuando se pudo observar la emergencia de una terminología legal referida al espacio ultraterrestre, la cual afectó de manera irreversible los conceptos de territorio y soberanía. A su vez, éstos mismos no pueden ser escindidos del concepto moderno de Estado, de hecho; “*Estado y soberanía son dos conceptos que remiten uno a otro en su surgimiento histórico y en el lugar que ocupan en el derecho*”.<sup>142</sup> Este es el comienzo de la voz Estado que investigó Reinhart Koselleck en el impresionante proyecto *Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland* (Conceptos históricos fundamentales. Léxico histórico del lenguaje político social en Alemania) (Stuttgart, 1972-1997).

Este panorama complejiza mucho más los términos políticos modernos, pues, los sedimentos cargados de diferentes temporalidades y realidades históricas, ahora adhieren nuevos conceptos de cara a los avances de la astronáutica y la posibilidad de concretar la exploración humana, como también viajes tripulados fuera de la tierra.

¿Cuáles fueron esos debates primigenios en los cuales la soberanía territorial ocupaba un lugar destacado?

En los primeros decenios del siglo XX, previo a 1957, las expectativas de los viajes espaciales permitieron la teorización y el debate entre conceptos del derecho público. Resulta sintomático como la ciencia ficción se fué tiñendo cada vez más con ésta temática<sup>143</sup>.

El especialista checoslovaco Vladimir Mandl ya durante los años treinta del pasado siglo comenzó a cuestionar algunos posibles problemas en torno a la implementación del derecho espacial. Interesado sobre todo por el derecho aviatorio, Mandl concentró sus intereses en los vehículos aéreos.

---

<sup>142</sup> Reinhart Koselleck (2021). *El concepto de Estado y otros ensayos*. FCE, Buenos Aires, p 129.

<sup>143</sup> No sólo en los libros, sino en el cine, un ejemplo de ello podemos observar desde *Viaje a la Luna* (1902) de Georges Méliès hasta la infravalorada película soviética *Aelita. La reina de Marte* (1924) de Yakov Protazanov. La temática espacial comenzaba a tornarse recurrente.

En 1932 se destaca un escrito en el cual explora puntualmente algunos problemas del derecho aéreo y el derecho espacial, se trata de su obra *“El derecho del espacio exterior: un problema de la astronáutica”*<sup>144</sup>.

Es muy atendible la división que hace Mandl en la obra mencionada, la primera parte titulada el presente, y la segunda el futuro. Ésto no es una cuestión menor dado que Mandl temporaliza el abordaje, observamos entonces que, necesariamente hay una dimensión de futuro en la conceptualización del derecho espacial durante los primeros decenios del siglo XX diferenciada del presente (1932). En una primera lectura puede resultar simplista ésta partición temporal, pero lo que deja entrever el jurista checoslovaco es la carga temporal que portan los estratos que contienen conceptos de dicho campo.

Así por ejemplo, el jurista checoslovaco, aclara al comienzo del primer apartado referido al presente que las expresiones *“spacecraft”*, *“space (craft) travel”*<sup>145</sup> (astronave, vehículo espacial)<sup>146</sup> no estuvieron referidas anteriormente a la idea de espacio exterior tal cual estaban ahora comenzando a circular en el contexto de las innovaciones de la técnica. Es decir, con la efectiva posibilidad de explorar el espacio exterior.

Por esta razón Mandl propone la designación correcta de éstas expresiones respaldadas por el término *“espacio exterior”*<sup>147</sup> para definir claramente los viajes humanos al espacio exterior, diferenciándolo de otros problemas legales del espacio, por ejemplo; los referentes a la astronáutica, las ondas de radio, etc.<sup>148</sup>

El autor prosigue a lo largo de ésta obra con los debates conceptuales y con comparaciones entre el derecho aéreo y marítimo. En la segunda parte, relativa al futuro, sus prospecciones analizan la conquista de seres humanos que viajarán desde la tierra a otros lugares remotos. Éste punto evidenciaría, según el autor, un problema de ejercicio de soberanía y cumplimiento de leyes de los Estados originarios de los viajantes frente a ciertas eventualidades, surgirían en consecuencia problemas, por ejemplo, con el concepto de legislación. Es preciso destacar las apreciaciones del jurista checoslovaco en el contexto que elaboró ésta obra (en la década del treinta del pasado siglo).

---

<sup>144</sup> Aquí utilizamos la traducción del alemán al inglés hecho por la NASA y desclasificado en Diciembre de 1984, título original *“Das Weltraum-Recht- Ein Problem der Raumfahrt” de 1932.*

<sup>145</sup> La traducción es propia del autor de ésta tesis.

<sup>146</sup> *“Das Weltraum-Recht- Ein Problem der Raumfahrt” (1984 [1932]). p. 5*

<sup>147</sup> Mandl (1984 [1932]). p. 5

<sup>148</sup> *“In designating the corresponding branch of law, on the other hand, we wish to maintain the more exact term outer space, to define clearly the object, travels in outer space, as compared with other legal space problems, for example those of astronautics, radio, or any other laws of space, etc.” p. 5, Traducción personal.*

Lo que observamos aquí es que existía una circulación de conceptos como soberanía y Estado previa a la era espacial periodizada por la competencia entre Estados Unidos y la URSS. Sin ninguna duda el año 1957 marcó un hito ya que luego de esa fecha comienza una mayor producción de despliegue de satélites y vehículos espaciales desde las potencias mundiales.

En todo caso, en los sedimentos temporales del derecho espacial previos a la batalla tecnológica y educativa desatada por las dos potencias (EEUU y URSS), encontramos debates y conceptos que serán nuevamente abordados en las siguientes décadas.

Durante los años treinta la exploración espacial estaba en los inicios de su etapa experimental en el campo de la astronáutica y todo lo relativo a los vuelos tripulados fuera del planeta tierra, las velocidades de innovaciones técnicas se irán acrecentando con el correr de los decenios.

Stephen Doyle menciona a ésta obra de Mandl como el primer tratado sistemático sobre el tema. Fué uno de los primeros en pensar a los vehículos espaciales, que se encontraban en fase de prueba por aquellos años, como instrumentos de navegación, los cuales iban a requerir en algún momento un nuevo tipo de derecho<sup>149</sup>.

En los años treinta, a la par de las pruebas técnicas de vehículos y satélites surgió la necesidad de indagar con respecto a la incidencia de éstos sobre las cuestiones legales y territoriales.

El abordaje de dos conceptos como territorio y soberanía presentan una carga histórica cambiante al menos por los variados vértices que implican sus significados. Tanto territorio como soberanía ocuparon un lugar destacado en las cuestiones de casi todas las sociedades en los diferentes períodos históricos.

En el mencionado diccionario de conceptos históricos fundamentales de Koselleck podemos hallar las variaciones históricas del concepto de Estado que permiten visualizar una trazabilidad histórica. De esta manera el historiador alemán analiza los períodos anteriores a la formación del concepto de Estado moderno.

Vale aclarar que la escuela alemana de historia de los conceptos surgió como una manifestación en contra de la concepción acrítica del moderno concepto de Estado y su traslación al pasado.<sup>150</sup>

---

<sup>149</sup> Stephen Doyle (2002). Op. cit. p. 7

<sup>150</sup> Koselleck (2021). *El concepto de Estado...*p. 100



Otro de los postulados centrales de la *begriffsgeschichte* consistió en marcar una *Schwelienzeit* (época umbral) entre mediados del siglo XVIII y mediados del XIX, época en la cual emergen los conceptos políticos modernos.<sup>151</sup>

Los cambios acaecidos en esta época umbral sentó las bases tanto de las discusiones e institucionalizaciones del Estado moderno, como así también, la comprensión de la historia de dicho concepto.

Para el caso de Europa el concepto de Estado tuvo la particularidad temporal y geográfica de no haber surgido de manera sincrónica, por ésta razón: “*Esto repercutió en el ámbito de la historia conceptual, y hay que tener presente cuando, por lo pronto, de un modo general se comprueba que en el siglo XIII y los siglos XV y XVI Estado como término y como organización de dominio intensificada racionalmente comenzó a imponerse en diferentes momentos*”.<sup>152</sup>

Por esta razón, en páginas anteriores, resalta que “*Alrededor de 1800, Staat adquiere una posición monopólica y una pretensión de exclusividad que se traga casi todas las connotaciones estamentales*”<sup>153</sup>, y según el historiador alemán ello se dio en gran parte del continente europeo. De esta manera; “*Se convierte en el sujeto de acción con voluntad propia*”<sup>154</sup> convirtiéndose en “*Estado por antonomasia*”.<sup>155</sup>

En el siglo XX las reflexiones del Derecho Aéreo marcaron el comienzo y el desarrollo de algunas discusiones sobre los límites de la soberanía de los Estados, en tanto y en cuanto, se ensayaron normativas aéreas<sup>156</sup>.

Conviene tener en cuenta que, en el caso de América, muchos de esos cambios estuvieron ligados a las delimitaciones territoriales y posterior constitución de países, entre los cuales el más resonante es la transición de la colonia a la conformación de otras formas de gobiernos y luego la conformación de un territorio nacional e independiente. Procesos históricos que se tradujeron en guerras y luchas por delimitaciones.

Por su parte, Stuart Elden ha caracterizado a este tipo de proceso a lo largo de la historia como la geometría de lo político, es decir, las delimitaciones territoriales resultan mensurable físicamente, y ellas a su vez, responden a cuestiones políticas<sup>157</sup>.

---

<sup>151</sup> Koselleck (2021). *El concepto de Estado...*p. 107

<sup>152</sup> Koselleck (2021). p. 138

<sup>153</sup> Koselleck (2021). p. 132

<sup>154</sup> Koselleck (2021). p. 132

<sup>155</sup> Koselleck (2021). p. 132

<sup>156</sup> Madeline C. Dinu. (1950). *State Sovereignty in the Navigable Airspace*. J. Air L. Com 43 (17), pp.43-53.

John Cobb Cooper (1951). *High Altitude Flight and National Sovereignty*. Escuela libre de Derecho, México.

John Cobb Cooper (1956). *Legal Problem Of Upper Space*. Air L. & Com. 30

<sup>157</sup> Stuart Elden. *The birth of territory*. University of Chicago Press. 2017, p. 290.

El cambio y la permanencia son en apariencia dos dimensiones contradictorias, pero son dos características que resultan importantes para comprender los conceptos políticos.

Sin embargo es atendible a un señalamiento de Koselleck; *“Los acontecimientos difieren uno de otros, pero las condiciones y estructuras de tales sucesos se repiten de forma más o menos continuada.”*<sup>158</sup>

Ésta dinámica histórica no se limita únicamente en el caso de la soberanía, también afecta al concepto de territorio. El suelo en el cual tanto en Argentina como en otros países del mundo occidental se comienzan a modificar los conceptos de territorio y soberanía comparten algunos andamiajes teóricos los cuales hacen que determinadas condiciones se repitan en un determinado período y espacio.

En lo que refiere al mundo occidental desde mediados del siglo XX hasta la década de los noventa aproximadamente con el predominio del sistema capitalista (con algunas excepciones como Cuba y algunos bloques europeos), también las formas de gobiernos y algunas instituciones constituyeron un camino de continuidad en el sistema del derecho. Es justo mencionar que en Argentina las interrupciones democráticas, 1955 y luego en 1976, formaron parte de las oscilaciones en el funcionamiento democrático institucional. Resulta pertinente aclarar que si bien el sistema del derecho tiene determinada autonomía, aún así, las decisiones presidenciales cumplieron un rol destacado.

A lo largo del siglo XX la posibilidad de que el aire y el espacio ultraterrestre se convirtieran en territorios de circulación humana no solo se hizo efectiva, sino que además éstos conceptos fueron concebidos y comparados a la sombra de otros conocidos; la tierra y el agua, es decir el derecho internacional y el derecho marítimo.

Se trata de términos que en la experiencia humana corresponden a espacios a priori de la existencia, la tierra y el mar preexisten a los seres humanos. No resulta ninguna novedad que en ellos se establecieron comunidades, reinos, estados, etc.

Los largos debates sobre si el derecho marino ofrece claves para pensar el aire que atraviesan los aviones, como así también si el espacio ultraterrestre se debe concebir, cuando aún no se contaba con derecho espacial, como un campo comparable con el derecho marítimo, permite observar las formas en que se gestó el derecho espacial.

---

<sup>158</sup> Reinhart Koselleck. *Historia de los conceptos y conceptos de historia*. En revista Ayer (53), 2004, p 29. Disponible en: [https://revistaayer.com/sites/default/files/articulos/53-1-ayer53\\_HistoriaConceptos\\_Fernandez\\_Fuentes.pdf](https://revistaayer.com/sites/default/files/articulos/53-1-ayer53_HistoriaConceptos_Fernandez_Fuentes.pdf)

Aquí resulta lícito preguntarse ¿se puede denominar territorio al aire y al espacio?. Ante la negativa de una respuesta despojada de complejidad, se pueden trazar algunas discusiones que tuvieron lugar en Argentina y en el mundo.

Las primeras disputas conceptuales que tensaron sus sogas fueron el derecho aéreo con el derecho marítimo. En Argentina estos postulados y contestaciones conceptuales llegaron con la publicación del libro del italiano Antonio Ambrosini *Instituciones de derecho de la aviación en 1949* junto con otro teórico compatriota y tocayo Antonio Scialoja<sup>159</sup>.

En el período de debates entre éstos dos teóricos aún no se encontraba en vigencia el derecho espacial, simplemente existían aproximaciones y bosquejos teóricos, recién a comienzos de los años setenta comienza a entrar en vigor el tratado del espacio ultraterrestre de Naciones Unidas.

En dicho documento se observan algunos artículos atendibles en referencia al territorio y la soberanía. Específicamente en el artículo II se lee “*El espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, no podrá ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna otra manera*”<sup>160</sup>. Este artículo establece un límite en el uso imperativo del concepto de soberanía territorial.

Se destaca también la importante referencia en éste tratado a los estados que son firmantes del mismo. Los estados son las garantías últimas del cumplimiento de los artículos, inclusive en el artículo VI se deja en claro que “*Las actividades de las entidades no gubernamentales en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, deberán ser autorizadas y fiscalizadas constantemente por pertinente Estado Parte del tratado.*”<sup>161</sup>

En el contexto nacional hacia finales de los años cuarenta y luego en la década de los años cincuenta Aldo Armando Cocca comenzó a desplegar una serie de obras en las cuales los conceptos del derecho debían ofrecer respuestas a la luz de la exploración espacial. De hecho, aún a finales de los años cincuenta y durante los años sesenta, el derecho espacial estuvo en etapa de elaboración.

Pero, ¿cómo se pensaban los conceptos de territorio y soberanía en éstos debates?.

Es preciso en este punto volver sobre los análisis de Pasini Costadoat en su artículo de 1952.

Con respecto a la soberanía, éste jurista se encarga de hacer un repaso del concepto de soberanía utilizado por algunos especialistas del derecho aéreo.

---

<sup>159</sup> Dichos debates fueron abordados en el tercer punto del primer capítulo de ésta tesis.

<sup>160</sup> <https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11S.pdf>

<sup>161</sup> Ídem ant.

Pasini Costadoat se encarga de repasar los usos de dicho concepto en el contexto del nuevo campo legal en autores como Alex Meyer, Moreno Quintana y Bollini Shaw<sup>162</sup>. Sirviendo de teóricos clásicos asegura “Soberanía significa más bien en la práctica, apoyándose en Jellinek y Laband la capacidad exclusiva de la autodeterminación jurídica de la autoobligación, es decir, independencia conforme al criterio de moreno y Bollini Shaw.”<sup>163</sup>

El estado, para Pasini Costadoat, ejerce su derecho de modo exclusivo y no absoluto. Es interesante tener presente que estos debates conceptuales se hacen a la luz de un mapa geopolítico en el cual no sólo la comunidad internacional se encuentra compuesta de varias potencias militares, sino también, teniendo en cuenta la experiencia histórica de la lucha por la supremacía territorial en el caso de que se desate una contienda.

No constituye una necesidad aclarar a los historiadores del siglo XX que éste fué un período de numerosos enfrentamientos territoriales.

Por lo tanto, la exclusividad de los actos de los estados, siguiendo éstos razonamientos, dependen de su dominio territorial en relación a los demás territorios.

Éstas digresiones conceptuales también se podrían pensar a la luz del paradigma de la *begriffsgeschichte* alemana que se plantea los cambios conceptuales ocurridos en el *sattelzeit* entre 1750 y 1850.

En términos de la larga duración de las estructuras históricas la complejidad de los sistemas sociales para asir dichos cambios en los conceptos se manifiestan en éstos debates. En las estructuras semánticas sociales se van sedimentando vestigios políticos que se tornan, en algunos casos, obsoletos frente al cambio tecnológico.

Por eso Pasini Costadoat continúa “La soberanía, de utilizar tal término, tiene la limitación normal y la extensión normal que impone la propia naturaleza de las cosas. Es decir, la propia interdependencia internacional de los Estados como así la propia necesidad de subsistencia de los mismos.”<sup>164</sup>

Más interesante aún se torna el artículo de éste jurista argentino cuando se encarga de abordar la etimología, la composición física, y las dimensiones de la atmósfera terrestre para comprender porqué algunas teorías de las zonas tienen sentido y otras no<sup>165</sup>.

---

<sup>162</sup> Pasini Costadoat (1952). Op. cit., p 1163

<sup>163</sup> Pasini Costadoat (1952). Op. cit., p 1163

<sup>164</sup> Pasini Costadoat (1952). Op. cit., 1165

<sup>165</sup> Pasini Costadoat (1952). Op. cit., 1167

Si bien el artículo de Pasini Costadoat no está enfocado específicamente en el derecho espacial, muchos de los contenidos en los cuales se exploran, por ejemplo, las diferentes capas de la atmósfera, serán continuados por ciertos tópicos del derecho espacial.

La soberanía entonces abarca dos partes; una zona por encima del territorio sólido del estado y otra parte compartida (coimperio) con los demás estados dada la rotación terrestre, siendo esta última el punto límite en donde la gravedad ya deja de tener influencia sobre cualquier objeto o vehículo. Es por ello que afirma que el límite de la soberanía está dado por la realización humana, por la tecnología.

Los dos conceptos, soberanía y territorio, se entrecruzan en el derecho aéreo de cara a definir el alcance del dominio estatal. Debe recordarse que el artículo fué escrito previo a la era que inauguró el Sputnik 1.

En el final del escrito de Pasini Costadoat se puede observar un pronóstico de la tarea que va a desafiar al jurista en torno a legislar la ocupación de territorios fuera del planeta tierra, *“...dejaremos a los juristas del futuro la oportunidad de legislar sobre el espacio y los cuerpos de nuestro pequeño universo solar; el que, para nosotros, desde ya consideramos nullius y en donde, en consonancia, los satélites artificiales que pudieran instalarse en las órbitas de otros planetas o la ocupación de éstos, no presentarían los mismos problemas jurídicos que adelantamos para nuestro sistema planetario.”*<sup>166</sup>

El derecho aéreo fué un prolegómeno para la futura constitución del derecho espacial.

Por su parte, en una de sus obras más representativas Cocca sostiene que;

*“Llevado el concepto de territorio más allá de nuestro planeta, habremos de comprender en dicha expresión los cuerpos del espacio que ofrecen una superficie ocupable. Será condición que dicha ocupación resulte efectiva y de carácter permanente.*

*Los cuerpos del espacio serían susceptibles de ser incorporados al territorio terrestre por los modos siguientes; accesión artificial, por obra del hombre, mediante la construcción de islas de vuelo; ocupación, para el caso de la Luna, res nullius y sin habitantes que podrían ofrecer resistencia al avance del hombre; y la anexión o conquista, para los planetas que eventualmente estén habitados por seres que ofrezcan resistencia a la ocupación o disputen al hombre su dominio.”*<sup>167</sup>

---

<sup>166</sup> Pasini Costadoat (1952). Op. cit., 1172

<sup>167</sup> Aldo Armando Cocca (1958). *Reflexiones sobre el derecho interplanetario*, Rosario, p. 41

El verbo *ocupar* constituye el núcleo del concepto territorio delineado por Cocca en la proyección de la conquista espacial. El espacio y los cuerpos celestes serían lugares a ocupar por los estados.

De ésta manera así presentado el concepto de territorio puede ser comprendido como una disposición espacial (territorial) para los estados con suficiente tecnología para acceder a los mismos, cuestión que quedará aclarada y codificada más adelante con el tratado de la luna por las Naciones Unidas en 1979.

Pero, más interesante aún, Cocca finaliza en el mismo capítulo de la obra citada infiriendo que *“No creemos necesario insistir en que todas las aplicaciones por analogía de instituciones de nuestro planeta a otros serán forzadas y muy probablemente desvirtuadas por la distinta naturaleza del universo sobre que ha de extenderse la conducta humana.”*<sup>168</sup>

Ya hacia 1958 Cocca aseguraba los riesgos en la transferencia de aplicaciones del derecho en el espacio ultraterrestre. Aquí, en el concepto de territorio se encuentran latentes los avatares de la conducta humana, las luchas por el poder, que si bien el contexto se desarrollaría en otro espacio ajeno al terrestre pero con proyecciones de ocupación similares a los experimentados en el planeta tierra durante siglos de existencia humana.

Con respecto al concepto de soberanía, Cocca también desarrolló sus ideas en cuanto a su relación con el derecho espacial.

En el capítulo sobre soberanía y espacio aéreo el autor recorre diversos autores y teorías para mostrar la dificultad para denominar y para implementar algunas propuestas de derecho aéreo y espacial. A tal punto que Cocca indica ciertas “ondulaciones” en el concepto de soberanía durante el siglo XX, e incluso denominar como logomaquia el contexto de dichas discusiones de palabras y conceptos.

El diagnóstico de una crisis para el concepto de soberanía durante los años cincuenta y sesenta era cada vez más evidente. Este escenario modificó sustancialmente los conceptos de territorio y soberanía, o mejor dicho, pone en crisis los contenidos que hasta ése momento formaban parte de la semántica jurídica.

Prosigue Cocca *“Si nos es permitido emplear una metáfora, diremos que el único soberano es el espacio interplanetario, donde imperan sus eternas leyes naturales y a donde el hombre no ha podido aún llegar con su reglamentación legal. Cuando se proceda a su conquista definitiva, habrá desaparecido esta soberanía del espacio, que pasará de algún modo a la Tierra.”*<sup>169</sup>

---

<sup>168</sup> Cocca (1958). *Op. Cit.*, p. 46

<sup>169</sup> Cocca (1958). *op. cit.*, p 51

No deja de sorprender la proyección elaborada por Cocca en esta parte de su escrito en la cual la soberanía del espacio ultraterrestre pasaría a depender, en un futuro, de la Tierra. Entonces, en el caso de una conquista definitiva del espacio estaríamos ante un concepto de soberanía total, se plantearían varios dilemas filosóficos en cuanto al alcance de significado de dicho concepto ya que no existiría lugar sin soberanía.

Y aún continúa Cocca hacia el final de la obra citada destacando una de las características estructurales del derecho espacial (o interplanetario como él lo denominaba), la centralidad del hecho técnico como fundante del nuevo derecho.

No obstante y a pesar de que en las sociedades de alta complejidad los sistemas se encargan de ordenar su propio funcionamiento, el rol del jurista, ahora que emerge un nuevo derecho, resulta de vital importancia en la configuración del cuerpo doctrinario aglutinado en el derecho espacial, por eso destaca que *“Esto da al jurista de nuestro tiempo una tónica diferenciada a su tarea meditativa. Sin dejar de ser reflexivo, se impone una dinámica esencial al pensamiento jurídico contemporáneo. Por ello, jamás como ahora el jurista ha de ser un creador; un verdadero creador y su notable previsor.”*<sup>170</sup>

Merece la pena detenerse en estos análisis de Cocca, la tónica diferenciada que tiene el jurista espacial contemporáneo es evidencia del gran cambio en las sociedades contemporáneas occidentales. El desarrollo tecnológico impone una velocidad de cambios diferente a las sociedades del antiguo régimen o previas a los siglos posteriores a la revolución industrial.

En las sociedades modernas diferenciadas cada sistema tiene una función diferenciadora de otros<sup>171</sup>. Emerge entonces una nueva dinámica social caracterizada según Beriain por:

- 1) *La concentración de la población dentro de un territorio definido en las sociedades modernas, frente a la dispersión de las sociedades agrícolas, nómadas de cazadores, etc.*
- 2) *La formación de ciudades en la Edad Media y su desenvolvimiento constituye otro síntoma del mismo fenómeno como han puesto de manifiesto Henry Pirenne y Max Weber.*
- 3) *La expansión en número y rapidez de las vías y formas de comunicación por mar, tierra y aire.*<sup>172</sup>

Frente a todos estos grandes cambios tanto territorio como soberanía interactúan desde la segunda mitad del siglo XX junto a una red conceptual de la cual forman parte.

---

<sup>170</sup> Cocca (1958). *op. cit.*, p 52

<sup>171</sup> Josetxo Beriain (1996). *Op. cit* p 20.

<sup>172</sup> Josetxo Beriain (1996). *Op. cit* p 21

Y es en esta vastísima red de conceptos en la que interactuó el estado nación y de la cual fué partícipe de los desarrollos que abonaron a una industrialización intensiva de la guerra.

A pesar de que en el siglo XX surgieron numerosas asociaciones interestatales sería un error pensar en el declive de la centralidad de los estados y sus territorios.

En el caso del concepto de territorio hay una permanencia observable a lo largo de la historia humana, se manifiesta incluso en los comienzos del siglo XXI y es la importancia del territorio. Como supo señalar Koselleck el par antitético interior-exterior que no se puede escindir como presupuesto de toda historia posible<sup>173</sup>.

Justamente el derecho como sistema social cobra sentido en el arbitrio de lo interior y lo exterior en cada territorio. El derecho se constituye en un sistema de las sociedades modernas capaz de observar la distinción interior-exterior.

Con el paso del tiempo éstas dinámicas abonaron a la sedimentación de la semántica histórica jurídica. No se podrá poner en duda que luego de la puesta en órbita del Sputnik 1 los conceptos de territorio y soberanía (entre otros) comenzaron a portar una temporalidad características de éstos cambios.

La codificación del derecho espacial en Argentina se hizo eco de todas éstas modificaciones. Tal es así que su mayor expositor Aldo Armando Cocca pudo proyectar en sus escritos algunos desafíos con los que ahora se enfrentarían los territorios estatales.

Aunque ya no sea posible contar con la evidencia del antiguo programa del IDAN (Institución que precedió al INDAE), la materia “Política Aérea y Derecho de la Guerra”<sup>174</sup>, por ejemplo, evidencia a través de su nombre la importancia y la necesidad de establecer el territorio y la soberanía en la codificación legal nacional.

Se trata pues de no perder de la mira las discusiones ya efectuadas en el mundo previo a la creación de instituciones como el INDAE.

Queda claro que los conceptos de soberanía y territorio absorben diversos procesos históricos no solamente de Argentina sino, como es el caso que se analiza, en el mundo.

Aquí encaja perfectamente la frase de Nietzsche que gustaba citar a Koselleck en torno a la polivocidad de los conceptos y en el cual decía que “*sólo es definible aquello que no tiene historia*”.<sup>175</sup>

---

<sup>173</sup> Reinhart Koselleck y Hans Georg Gadamer(1997). *Historia y hermenéutica*. Paidós, Barcelona, p 77

<sup>174</sup> <http://info.faa.mil.ar/indae/historia.html>

<sup>175</sup> Koselleck (1993). Op. cit., p 117



En todas las historias que acumulan los conceptos la espacialidad de los mismos resulta ser un rasgo básico, no sólo por la razón en la cuál hace referencia a los escenarios de las sociedades, sino porque resulta ser la condición para la existencia de toda historia.

### ***3.3 Las dimensiones temporales del Derecho Espacial***

Para retomar lo abordado hasta aquí resulta preciso destacar que el derecho espacial se constituyó como una derivación del derecho en el cual, entre de sus principales características, se encuentra condicionado por el factor tiempo.

A través de la historia se hace posible observar no sólo los debates que fueron emergiendo a la luz de los avances técnicos, sino también los cambios conceptuales que orbitaron alrededor de su misma constitución.

En cuanto al factor tiempo, hay una fuerte carga del futuro en torno a las expectativas de cumplimiento de normas, ésto se encuentra condicionado por la configuración geopolítica mundial, pero también por los organismos que se encuentran por encima de los estados.

Resulta preciso señalar lo siguiente; en el derecho espacial el pasado se expresa en la acumulación normativa hacia el interior de su estructura organizativa, los tratados a lo largo del siglo XX le fueron dando forma.

Por otro lado, las expectativas, de cara al futuro, se relacionan con la temporalización que Koselleck analizó como característica de los conceptos modernos. Un ejemplo claro lo ofrece en relación al Estado: *“El concepto de Estado se temporaliza en cuanto que siempre postula determinaciones a cumplirse en el futuro más allá de cómo se conciba la situación legal.”*<sup>176</sup>

Es innegable la primacía del Estado tanto en el contexto de surgimiento del Derecho Espacial como en el mundo contemporáneo.

Si se analiza, por ejemplo, el Tratado de Espacio Ultraterrestre de 1967, encontramos en la primera, inciso E, relativo a las actividades de los Estados en la exploración ultraterrestre la siguiente reglamentación:

---

<sup>176</sup> Koselleck (2021). p. 133

## E. Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes

*Los Estados Partes en el presente Acuerdo,*

*Observando* las realizaciones de los Estados en la exploración y utilización de la Luna y otros cuerpos celestes,

*Reconociendo* que la Luna, como satélite natural de la Tierra, desempeña un papel importante en la exploración del espacio ultraterrestre,

*Firmemente resueltos* a favorecer, sobre la base de la igualdad, el desarrollo de la colaboración entre los Estados a los efectos de la exploración y utilización de la Luna y otros cuerpos celestes,

*Deseando* evitar que la Luna se convierta en zona de conflictos internacionales,

*Teniendo en cuenta* los beneficios que se pueden derivar de la explotación de los recursos naturales de la Luna y otros cuerpos celestes,

*Recordando* el Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes<sup>1</sup>, el Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre<sup>2</sup>, el Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales<sup>3</sup> y el Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre<sup>4</sup>,

*Teniendo presente* la necesidad de aplicar concretamente y desarrollar, en lo concerniente a la Luna y otros cuerpos celestes, las disposiciones de esos instrumentos internacionales, habida cuenta de los futuros progresos en la exploración y utilización del espacio,

177

Luego de la segunda mitad del siglo XX un mundo sin Estados resultaba prácticamente imposible de concebir. Las expectativas de cumplimientos de normas a través de organismos supraestatales, no sólo dió el indicio de una nueva estructuración geopolítica, sino que permitieron canalizar una adecuación espacial y temporal al Derecho Espacial mundial. Progresivamente se fueron sumando empresas privadas en el campo espacial.

Como ya se analizó, el curso del siglo XX estuvo signado por impresionantes cambios, y en donde la tecnología aérea y espacial jugaron un rol fundamental, esta serie de modificaciones de la estructura social trajo consigo una modificación en la semántica específica del derecho.

En menos de un siglo surgió la necesidad de planificar la política mundial a través de diferentes organismos, planificar los posibles futuros, los cuales estuvieron íntimamente relacionados con los avances técnicos de la aviación y la exploración espacial.

Pero, como señaló Koselleck “*El derecho para ser derecho ha de estar orientado a su aplicación recurrente. De ahí que le sea exigible un mínimo de formalidad, una regularidad que sea capaz de abarcar la diversidad de los casos. La perdurabilidad, tal y como está*

---

<sup>177</sup> <https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11S.pdf>

*dispuesta por plazos en el caso empírico siempre, es decir, la perdurabilidad relativa, aseguradas por las reglas del procedimiento, posibilita la subsunción de los casos particulares bajo los principios y la ley.*<sup>178</sup>

Aquí confluyen dos procesos fundamentales de la historia moderna de la exploración espacial, la repetición del derecho y la innovación técnica. Es gracias a dicha relación a través de la cual se habilita el continuum de la historia.

Por su parte, el consenso internacional parece indicar una era pre y post Sputnik 1 en cuestiones de innovaciones técnicas, nuestra investigación consiste en ordenar la información de tales cambios. Un clásico en la bibliografía lo constituye Frank Winter y su obra sobre el *Preludio a la Era Espacial*, quien se encargará de documentar no solo la bibliografía sino también muchos datos sobre la realidad extralingüística referidas a las sociedades de coherencias y grupos de divulgación alrededor del mundo entre 1924 y 1940. Aunque ésta obra no se concentra en un análisis conceptual comparativo, ordena en la diacronía y sincronía de los eventos algunos de los hitos más destacados.

En lo que concierne al derecho espacial, en el pasado se establecieron la conformación de un cuerpo de legislación y las temáticas específicas, algunas de ellas son; la situación jurídica de los vehículos espaciales, los astronautas, la regulación de los satélites y el status jurídico de la basura espacial (*space debris*), entre muchos otros tópicos que se escapan a éste trabajo.

De esta manera se incrementaron los congresos y posteriormente los convenios que permitieron acordar determinados puntos que atendían a cuestiones cruciales como la incumbencia de la soberanía estatal por ejemplo.

Por un lado, se puede partir desde una hipótesis que aborde al tiempo como un emergente de cambio que ingresa en la diferenciación funcional de las sociedades modernas, lo más concreto aquí son los avances científicos que irrumpieron ante una configuración sistemática legal. Entonces, la anticipación de la técnica se constituyó en un factor temporal crucial que penetró en el corpus teórico del derecho.

Asumir ésto traería como consecuencia la creación de tiempo a través de la mano de dicha técnica, por lo tanto, se puede plantear un interrogante: ¿es posible que la innovación tecnológica haya contribuido a la creación de temporalidad en las sociedades?. En dicho caso los estratos del tiempo tienen esclusas a través de las cuales ingresan los conceptos nuevos junto a los preexistentes posibilitando nuevas configuraciones.

El carácter sistémico del derecho moderno se constituye como una constante construcción y

---

<sup>178</sup> Reinhart Koselleck (2011). *Modernidad, culto a la muerte y memoria nacional*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, p. 33

regeneración del tiempo social. Con ello también cobran validez la tesis de los conceptos históricos como índices y factores.

Un aspecto de éste tema tuvo un lugar destacado en los escritos de Aldo Armando Cocca. El jurista argentino se refería a ésta dimensión temporal que debían atender los especialistas del derecho espacial.

El tiempo fué, para Cocca, un factor que no se tenía en cuenta en el derecho interplanetario, por lo menos hasta los años cincuenta. Aquí la operación conceptual que él hace es introducir la coordenada *t* (tiempo): *“Por lo tanto, el derecho interplanetario no puede ser concebido sino con el auxilio de la cuarta dimensión”*<sup>179</sup>. Cocca retoma aquí los desarrollos teóricos de Einstein referidos al espacio-tiempo para señalar una cuarta dimensión auxiliar en éste campo emergente.

Otra cuestión relacionada a estos análisis del jurista argentino es que será el mismo derecho espacial el que va a construir la temporalidad en las futuras misiones de la humanidad fuera de la tierra; *“El Derecho se establece para normar las relaciones, es decir, la vida entre los hombres. Si han variado los sentimientos individuales de la vida, la transformación de la sociedad - la otra vida, la de relación - se impone.”*<sup>180</sup>

Y más adelante Cocca asegura que *“De una revista panorámica de las materias que abarca, se comprueba que el derecho interplanetario ha incidido ya en problemas fundamentales, comenzando por el de la soberanía, cuestiones de derecho internacional y penal dentro de lo público; y en lo privado, los actos más importantes del individuo, aparte de los reglamentos concernientes a patentes de invención, régimen de transporte y tránsito de personas y bienes, comprendidas la seguridad y la actividad laboral del hombre.”*<sup>181</sup>

Los conceptos del derecho espacial aparecen manifestados como una respuesta sistémica del derecho ante las modificaciones estructurales en las sociedades debido a los cambios tecnológicos.

El impacto de los adelantos en tecnología aérea y espacial, al menos para los conceptos del derecho, no tuvo precedentes en la historia, aun así toda su mecánica respondió a las contingencias y pudo reconstruir situaciones de cara al futuro, pero sobre todo, frente al camino de la exploración espacial; *“Contrariamente a lo que ocurría en los pasados tiempos, el Derecho debe hoy anticiparse al hecho técnico, previendo sus implicaciones.”*<sup>182</sup>

---

<sup>179</sup> Cocca (1971). Op.cit. p 70

<sup>180</sup> Cocca (1971). Op.cit. p 71

<sup>181</sup> Cocca (1971). Op.cit. p 72

<sup>182</sup> Cocca (1971). Op. cit. p 74

La historia humana no tiene un cierre temporal definitivo. Una de las consecuencias derivadas de esto es que el derecho como sistema social deberá enfrentar incontables interrogantes frente a un futuro cada vez más ignoto.

El carácter de apertura temporal propia de las sociedades modernas es una variable a tener en cuenta, y sobre todo, las posibilidades de semánticas emergentes que muchas veces se encuentra relacionado a ésto. En éste sentido el futuro estará siempre abierto<sup>183</sup>.

---

<sup>183</sup> Niklas Luhmann (1996 [1992]). *Observaciones de la modernidad*. Paidós, Barcelona.

## ***Conclusiones: Territorio, Espacio y la cuestión de la territorialización ultraterrestre***

Con los análisis y las fuentes trabajadas hasta aquí resulta algo ambicioso pretender concluir de manera definitiva en torno a la historia del derecho espacial en Argentina y en el mundo. Sin embargo, de las páginas precedentes se desprenden algunas cuestiones de carácter histórico en los conceptos del derecho espacial que merecen destacarse. Muchas variables atraviesan a éste novedoso campo desde sus inicios y la cual continúa desarrollándose.

Las experiencias previas al siglo XX, como así también la literatura fantástica ha posibilitado primero imaginar, proyectar y anhelar experiencias fuera del planeta tierra. Éste campo del arte cumple un rol no menor en la historia de la astronáutica.

El diagnóstico con el que se partió en la investigación fué de la existencia de un campo o sistema como el derecho constituido en un andamiaje que posibilitó el desarrollo conceptual y el surgimiento de un nuevo tipo de derecho de cara a la irrupción de nuevas tecnologías con alto impacto en la vida cotidiana.

En el siglo XX los cambios en las sociedades occidentales tomaron, en gran medida, una larga distancia frente a las tradicionales en sus características estructurales. El cambio más notorio gira en torno a las velocidades de las modificaciones en las tecnologías.

Tal como se afirmó en reiteradas oportunidades la técnica apareció de tal manera como novedad que obligó a los juristas a desarrollar una maquinaria de conceptos que, hasta mediados del siglo XX, nunca habían tenido lugar en el campo legal.

Muchos de estos conceptos que comenzaron a circular desataron una serie de modificaciones que no se limitaron al campo de lo legal, por el contrario, la aparición de un nuevo derecho trajo aparejado algunos cambios en las instituciones de orden gubernamental.

Por ello, y ante dicho trasfondo histórico, se optó no sólo por una metodología que fuera capaz de observar los sedimentos temporales en la semántica histórica del derecho. Sino también, una teoría de la complejidad de las sociedades occidentales modernas tal como lo puede ofrecer un análisis sistémico.

Los cambios en las estructuras sociales a lo largo de la historia trae aparejado (de manera inevitable se podría decir ahora) cambios en la semántica social.

Ya se avizoraba a comienzos del siglo XX un nuevo síntoma con la entrada del cronómetro al taller con el régimen taylorista como una nueva manera de producir, a partir de aquí los ritmos de cambios producidos en el trabajo, y por ende en la sociedad, se tornan cada vez más

evidentes. Es junto al ritmo de éstos y muchos cambios como se fueron produciendo los adelantos en la tecnología aérea y espacial.

Previo al derecho espacial fué el derecho aéreo el cual tuvo por objetivo primordial regular los nuevos vehículos en pos de procurar la convivencia de soberanías territoriales.

En Argentina particularmente Isidoro Ruiz Moreno, profesor de derecho internacional público de la UBA, decidió agregar en su programa algunos contenidos referentes a los aeronautas, a la guerra aérea, entre otros tópicos.

Esto ya marcaría un indicio de interés en el establecimiento de la enseñanza del derecho aéreo en Argentina. A Ruiz Moreno le seguirán generaciones de juristas y especialistas en la materia.

Pero también le seguirán una serie de modificaciones en la realidad histórica de las cuales el derecho como sistema debió asir en su funcionamiento como ordenador social.

Comenzaron de a poco a circular conceptos que debieron regular un medio tan poco conocido por éste campo como lo fueron en su momento el mar y el aire.

Koselleck sostuvo que el aire no se podía territorializar pese a todo los derechos supremos que puedan invocarse, sin embargo, lo que sí se fué constituyendo en el complejo entramado geopolítico fué un espacio nuevo: el espacio aéreo, también concerniente de la vigilancia estatal.

Pero, tanto en el siglo XX como lo que lleva transcurrido el XXI, los estados y las instituciones supraestatales, en conjunto con los actores privados, dotaron de acuerdos y leyes tanto al espacio aéreo terrestre como al espacio ultraterrestre.

No se invocó a ninguna entidad superior en su codificación como pensó el profesor de Bielefeld, salvo algunas discusiones que habitaron ya el clásico derecho romano, y a la experiencia científica humana.

La mayor parte de las dimensiones en las cuales los seres humanos pueden habitar forman parte de un escenario de disputas de poderes. Los espacios son vitales porque la vida depende de la posibilidad y la capacidad de ser defendida o suprimida.

Desde la segunda guerra mundial, y las consecuencias de litigios de poder entre dos superpotencias, hasta la caída de la Unión Soviética, el espacio y la tecnología de exploración ultraterrestre fueron y siguen siendo elementos de disputas políticas.

La antesala histórica de lo que sería posteriormente materia de estudios en institutos especializados se caracterizó por el impulso de la comunidad científica argentina. Uno de los nombres ineludibles es el ingeniero Teófilo Tabanera, tanto con sus investigaciones como con



sus obras de divulgación. Éstas últimas fueron destinadas para aproximarse al público lego en materia astronáutica.

También es fundamental la observación de una antesala del derecho espacial a través del ya mencionado derecho aéreo. Tanto uno como el otro operan con conceptos diferentes, pero esa diferencia se fué construyendo con debates contrapuestos para dejar en claro sus identidades. La efervescencia de los conceptos que va desde finales del primer decenio del siglo XX hasta la actualidad guarda una relación con la invención de los vehículos aéreos. Podría leerse ésto como una curva de aprendizaje desde el derecho y, sobre todo, desde la historia para abordar lo que más adelante constituyó al derecho espacial.

Poco a poco el derecho espacial se fué estableciendo como un campo diferenciado de otros. No es una cuestión menor señalar el proceso de diferenciación funcional del campo del derecho espacial ya que ésto constituye uno de los rasgos más importantes en la conformación del derecho como un sistema social moderno.

Las características de la naturaleza del espacio ultraterrestre no se comparan con las del espacio aéreo terrestre. Por ende, la legislación y los conceptos que debieron ser pensados en el derecho espacial necesariamente tuvieron que tener características particulares y diferenciadas de otros medios.

Con todas estos aspectos de la investigación puede surgir un interrogante; ¿acaso el derecho espacial contribuye a la territorialización del espacio ultraterrestre?. El concepto territorialización no es en vano ya que en las transferencias y debates de los diversos términos desde los comienzos de la era espacial e incluso antes de ella se basaron en terminologías existentes en el planeta tierra.

Queda claro que para constituir un nuevo tipo de derecho, como en éste caso, resulta ineludible que se efectúe a través de una red conceptual ya establecida previamente. Conviene recordar a Koselleck *“Si todo se repitiera de igual manera, no habría lugar para la transformación, ni tampoco para la sorpresa - ni en el amor ni en la política, ni tampoco en la economía o donde fuera-. Cundiría un aburrimiento de esos que mueven al bostezo.”*<sup>184</sup>

Lo resultante de todo este proceso es que el derecho espacial no guarda una relación directa en su funcionamiento con el derecho aéreo como tampoco con el derecho marítimo.

Otro rasgo de éste análisis es que en su conformación y funcionamiento el derecho espacial debió estar mediado por organismos que están por sobre los estados nacionales, ya que las observaciones que permiten su funcionamiento, su autoorganización, deben poder distinguir

---

<sup>184</sup> Koselleck (2018). Op. cit. p. 128

entre lo legal y lo ilegal. Es decir, el derecho espacial como campo o como un subsistema debe poder ser capaz de detectar aquello que corresponde y que no corresponde al sistema del derecho espacial. Ello guarda relación con el sistema del derecho, el cual debe operar con la disyunción binaria: legal/ilegal.

Aquí es cuando la exclusión del paradigma de la autopoiesis aplicada a la teoría de los sistemas sociales deja entrever que un sistema, en la selectividad, ya sea para incorporar o para diferenciar elementos provenientes del exterior en su funcionamiento, debe distinguir tanto lo propio como lo que no es.

Ésas exclusiones o vacíos se entienden mejor con las analogías que efectuaron algunos juristas con otros tipos de derechos, es decir, conceptos como *nave*, *cosmonauta*, guardan una relación con aquello que Antonio Ambrosini debatió para descartar, en aquél caso, del derecho aviatorio, ya que todo lo concerniente a lo náutico hace referencia al agua, un medio completamente diferente tanto del espacio aire como del espacio ultraterrestre.

Quizás la ventaja del sistema del derecho de contar ya con debates previos con otros campos colaboró, hasta un cierto punto, para que el proceso de incorporación o acoplamiento estructural permitiera conformarse en el derecho propiamente espacial, pudiendo éste diferenciarse de otros.

En el capítulo VII de su obra *Reflexiones Del Derecho Interplanetario* Cocca dedicó un análisis sobre los modos de incorporar al territorio los cuerpos del espacio, y además las diferentes nomenclaturas en cuanto a las denominaciones esbozadas; derecho interplanetario, derecho ultraterrestre, etc., atestiguan la complejidad en la construcción del corpus del derecho espacial que tuvieron lugar tanto en Argentina como en el resto del mundo.

En el orden institucional, hacia 1965 se procede a dotar de un espacio físico al estudio del derecho espacial en la ciudad de Buenos Aires con la creación del INDAE. Previamente a los cambios de denominaciones, las instituciones precedentes se encargaban predominantemente del estudio del derecho aéreo.

La creación de un organismo de estudio del derecho espacial pone en evidencia las formas de interpretaciones sobre eventos, acciones, historia y derivas legales del uso de vehículos espaciales. En sus programas de estudios y sus conceptos se captan, no sólo las ideas, sino también las tensiones que traccionaron la historia occidental del siglo XX; tales son los casos de los conceptos de territorio y soberanía.

No es posible aislar el contexto histórico de los conflictos entre los estados territoriales en un estudio de éstas características.

Desde la puesta en marcha de los primeros vehículos aéreos pasando por la fase experimental y ejecución de los vehículos espaciales se hizo necesario comprender el impacto que ello traería en la vida cotidiana.

La posterior regulación legal de dichas discusiones conceptuales que derivaron en un orden político e internacional fué heredera de la lucha de poderes globales. Esto configuró un complejo mapa geopolítico pendular entre las guerras, las competencias tecnológicas, los acuerdos y una latencia de posibles conflictos entre los diferentes estados de los países más desarrollados.

En gran parte de la historia de la humanidad los territorios constituyeron una de las principales causas de conflictos. La comparación en las divisiones políticas graficadas en los mapas de diferentes épocas relatan la historia. El siglo XX agregó a la dinámica internacional de los estados la aparición de organizaciones supraestatales.

Organismos tales como COPUOS y UNOOSA, entre otros, son un claro ejemplo de la constitución de grandes instituciones en los que se dirimen los debates conceptuales. Ello se lleva a cabo en el marco de la colaboración entre distintos estados que conforman las Naciones Unidas.

En el caso de Argentina; desde aproximadamente los años cincuenta el país decidió incorporarse a los espacios y las comunidades internacionales que forman parte de este campo legal internacional.

Tanto para el desarrollo interno como externo del país los aportes de Aldo Armando Cocca se constituyen como uno de los antecedentes más importantes en el campo del derecho espacial nacional.

A éste autor se le sumarán mujeres y hombres que contribuyeron y continúan haciéndolo hasta el presente. Merece destacarse también una autora como Silvia Maureen Williams en el desarrollo del pensamiento jurídico del espacio ultraterrestre.

Una cuestión interesante se abre al preguntarse si debería ser la misma legislación de la tierra la que tenga que regir, y a través de la cual se tome como referencia para la exploración de futuros espacios habitables fuera de éste planeta. Hasta el momento es lo que se ha venido poniendo en práctica.

Un diagnóstico que podría ensayarse es el siguiente: los debates conceptuales se pueden dividir en dos grandes grupos; quienes pretendan derivar de los conceptos terrestres los propios para el funcionamiento del derecho espacial, o aquellos que soliciten crear nuevos conceptos debido al medio en el que se deben aplicar.

Aquí es cuando toma relevancia la cuestión de la territorialización del espacio ultraterrestre. La territorialización puede entenderse como una transferencia conceptual de nuestro planeta hacia el espacio ultraterrestre, y tendría que ver con operaciones efectuadas desde la mecánica del derecho como sistema social.

Se puede profundizar y asumir un gran cambio de paradigma que implicaría el proceso de territorialización ultra espacial en una nueva definición del concepto mismo de sociedad o sistema social, pero incluso dichos conceptos son propios del planeta tierra. Aquí vuelve a tomar fuerza la elaboraciones de Koselleck sobre la innovación y la repetición de los conceptos que ordenan la vida humana. Éstas últimas reflexiones estarán abiertas a los próximos avances en astronáutica y todas las ciencias que rodean a ésta.

Por su parte, los cambios en los conceptos referidos a límites en la soberanía territorial aérea ya están operando desde los últimos decenios de la historia humana.

Como se puede observar, las polémicas conceptuales en el derecho espacial estuvieron marcadas por cuestiones políticas y territoriales. Enfrentamientos de grandes potencias, carreras espaciales y los posteriores desarrollos de normativas en un mundo interconectado.

El derecho espacial es en gran medida resultante de un contexto histórico de grandes irrupciones técnicas provocadas por los seres humanos. Entre éstas contingencias la posibilidad de la guerra como hecho consumado y la devastación nuclear constituyeron el terreno en el cual el campo legal debió incorporar nuevos conceptos para reducir lo más posible la complejidad de un mundo en constantes fricciones.

Quizás lo que quede claro, en una perspectiva histórica general del derecho espacial, es que la emergencia de nuevas semánticas provocadas por las diferenciaciones estructurales de la sociedad moderna y cuyas particularidades fueron las modificaciones en la técnica aérea y astronáutica del último siglo, forman parte del proceso de formación de los sistemas sociales modernos.

*“Los sistemas sociales son extensiones no temporales del tiempo”*<sup>185</sup> sentencia Luhmann en torno al carácter complejo de las sociedades modernas en un tono fenomenológico. Los grandes cambios son manifestaciones del indescifrable fenómeno del tiempo. Son el tiempo mismo por así decirlo. El lugar asignado a los sistemas sociales de Luhmann es el mismo que Koselleck en sus últimos trabajos le asignaba a la metáfora de los sedimentos del tiempo.

En la actualidad las modificaciones del espacio ultraterrestre se encuentran a disposición por el dominio de la técnica; la aparición de satélites, la llegada a la luna y marte, una estación

---

<sup>185</sup> Niklas Luhmann (1982). *The future cannot begin. Temporal structures in modern society*. Publicado en *The Differentiation of Society*, Columbia University Press, New York.

espacial y diversas sondas que se adentran al espacio profundo. Pero también, de las operaciones conceptuales en el derecho.

A pesar de los grandes debates físicos sobre dónde comienza y dónde termina el espacio exterior, esto no implica un impedimento para conseguir consensos jurídicos entre los estados para continuar con la exploración del universo.

Resulta pertinente resaltar que la constitución argentina en el año 1949 hizo referencia a las aeronaves en los artículos 11 y 12. En el mismo contexto histórico Antonio Ambrosini, quien llegó al país para instruir en materia de derecho aviatorio, introdujo en el debate conceptual los problemas que conllevaba no desligar el derecho aviatorio del derecho marítimo.

Ésa operación conceptual de Ambrosini, en la cual dejaba en claro la separación de los conceptos de aire y de mar, puso en evidencia que se debía tener prudencia ya que los continuos desarrollos en materia astronáutica necesitaron un sistema legal capaz de desarrollar conceptos propios para medios totalmente diferentes del agua y el aire.

El medio físico geográfico al cual hacen referencia los convierte en indicadores de una realidad extralingüística. Por lo tanto, dichos conceptos como aeronave, aeromóvil, etc., constituyen factores que guían las discusiones del momento histórico diferenciándose de concepciones anteriores.

No es esto último una cuestión menor. Las soberanías territoriales luego de un complejo cuadro geopolítico que dejó la segunda guerra mundial exigieron una redefinición conceptual. Ésta redefinición de los conceptos, tales como la soberanía y las implicancias de los estados en los acuerdos y convenios internacionales, establecieron un nuevo orden en la distribución del poder mundial.

Los conceptos del derecho espacial tienen una fuerte carga temporal debido a las múltiples capas de contextos históricos en las cuales se encuentran configurados sus contenidos.

A nivel nacional, conceptos como “*res communis*”, derecho interplanetario, satélite, telecomunicaciones, cosmonauta, vehículo espacial, entre muchos otros, se fueron incorporando en el mecanismo del sistema legal y en los debates del derecho desde aproximadamente mediados del siglo XX.

Si bien, éstos debates no tuvieron un alcance popular nacional debido a la falta de desarrollo astronómico en comparación con las potencias mundiales, no obstante, los aportes conceptuales de Argentina se encuentran sincronizados con las convenciones internacionales en que emergió el derecho y el desarrollo tecnológico espacial.

Resultaría un tanto extraño en el estudio de éste derecho no referirse a los momentos históricos en los cuales los primeros objetos, como el satélite Sputnik 1 junto con las posteriores puestas en órbitas de seres humanos, formaron parte y a la vez iniciaron los desarrollos de acuerdos y tratados que hoy rigen.

En el complejo proceso desde sus inicios hasta el día de la fecha la tecnología jugó un rol fundamental, con ella se debió medir altitudes y maniobras que no alteraran un orden legal acordado. Hablar de derecho espacial equivale a referirse a las hazañas tecnológicas que aún continúan en pleno desarrollo para la exploración del espacio.

Infringir los convenios ya sea en las naves espaciales, ya sea en los cuerpos celestes, tiene consecuencias legales. Cada objeto, así como cada astronauta, debe atenerse a los esquemas legales de sus países de origen y del orden jurídico internacional.

Se puede afirmar que, pese a lo que ocurra en el futuro, el sistema del derecho evidentemente se trasladó más allá del planeta tierra para regular las acciones humanas.

Se podría conjeturar que el espacio ultraterrestre demanda una regulación con el fin de no ceder ante una apropiación, cuestión que deja entrever que tal posibilidad podría existir. En base a ello operan los acuerdos internacionales sobre los cuerpos celestes.

La pregunta sobre una posible territorialización fuera del planeta tierra tiene sentido en un escenario de posibles asentamientos en algunos cuerpos celestes donde la humanidad desarrolle capacidad de adaptación. En tanto y en cuanto los avances de los desarrollos aeronáuticos, todo parecería indicar que la exploración y la posibilidad de habitar los espacios ultraterrestres continuará en dicha dirección, pese a los eventuales recortes de los programas estatales y las crisis económicas que afecten tal objetivo.

La polémica para Aldo Armando Cocca estribaba en el uso del concepto territorialización.

¿Cuál era la visión a mediados del siglo XX en torno a éste tipo de cuestiones?. En el año 1958 el jurista argentino, pensando específicamente en la Luna, aseguraba que: *“No puede emplearse con propiedad la palabra territorio cuando se hace referencia a la Luna, toda vez que el término por provenir de terra, ha sido creado para aplicarse solo a nuestro planeta...La Luna es, por otra parte, satélite natural de la Tierra. Existe, pues, una relación de dependencia o de sometimiento físico, mas no de continuidad ni de adyacencia, que responde a leyes naturales. Este hecho debe ser considerado por el Derecho, para estudiar la condición frente a la figura de servidumbre jurídica, y no como anexión de territorio en el espacio. Por extensión, podría hablarse de continente lunar. o de superficie lunar...”*<sup>186</sup>

---

<sup>186</sup> Cocca (1971 [1958]). Op. cit. p. 75. El subrayado es mío.

Cocca propuso descartar todo lo relativo al concepto territorio en las futuras legislaciones para con los cuerpos celestes. La propuesta semántica del derecho ocasionada por los grandes cambios que trajo la exploración espacial puso en vilo a los conceptos del derecho.

Hay que tener en cuenta que, hasta ahora, la vida humana transcurre en el planeta tierra y ello implica que el lenguaje se encuentra atado a éste medio físico. La vida por fuera de nuestro planeta tiene características muy distintas.

Desde el punto de vista de la semántica histórica, el derecho supo dar una respuesta sistemática en el campo legal. Frente a la nueva configuración que afectó tanto al espacio, como así también al tiempo y la política de mediados del siglo XX, éste generó nuevos conceptos cuyos contenidos entraron en crisis con las conceptualizaciones anteriores, y logró constituir un campo diferenciado que regula las misiones espaciales y todas las actividades relacionadas.

A medida que la ciencia avanzó hacia lugares cada vez más alejados del planeta tierra, e inclusive planteando la posibilidad de habitar otros lugares, se contempló modificar los conceptos que operan en la vida social terrestre para comenzar a proponer otros nuevos debido a unas condiciones físicas totalmente diferentes.

La mayor parte de los conceptos históricos tienen vida institucional en la esfera terrestre. El dominio de tecnologías y el desarrollo de la ciencia ha llevado a la humanidad a explorar y habitar otra dimensión.

¿Serán los mismos conceptos del planeta tierra los que regulen las actividades humanas fuera de él en el futuro?.

## **Bibliografía**

### ***Fuentes primarias***

#### ***Digitales***

Decreto de la creación de la CNIE (Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales)  
<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/10887417/19600209>

Documento del Tratado y Principio de las Naciones Unidas sobre el espacio ultraterrestre:  
<https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11S.pdf>  
<http://info.faa.mil.ar/indae/historia.html>

Publicación sobre los veinticinco años de la Asociación Argentina de Derecho Internacional:  
<https://aadi.org.ar/admin/imagenesBD/productos/ESCANEADO%20AADI.pdf>

Constitución Argentina de 1949:  
[http://www.jus.gob.ar/media/1306658/constitucion\\_1949.pdf](http://www.jus.gob.ar/media/1306658/constitucion_1949.pdf)

Convenio Internacional de Aviación Civil celebrado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944:  
[https://www.icao.int/publications/documents/7300\\_orig.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf)

BBC News (noticia sobre la invasion de Rusia a Ucrania en 2022)  
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-63094365>

John Cobb Cooper (1956). *Legal Problems of Upper Space*, 23 J. Air L. & Com. 308  
<https://scholar.smu.edu/jalc/vol23/iss3/4>.

#### ***Imágenes y gráficos***

<http://www.eam.iaa.edu.ar/eam/historia/>

<https://www.theworldwar.org/learn/about-wwi/balloons-and-dirigibles-wwi>

<https://sandiegoairandspace.org/collection/item/fokker-e-iii-eindecker-reproduction>

[https://www.russianspaceweb.com/tsiolkovsky\\_kaluga.html](https://www.russianspaceweb.com/tsiolkovsky_kaluga.html)



### **Fuentes secundarias digitales:**

Christian Br nner et al. (2011). *Outer Space in Society, Politics and Law*. Springer Wien New York. (Libro edici3n digital)

Julian Hermida (2021). *An enquiry into the epistemological status of space law*. Revista de Derecho Espacial: <https://www.revistadederechoespacial.com/pop.php?option=articulo&Hash=3da43ed6fd4a4104c65565940f28e405>

Manuel J. Peláez (2008). *Tres hermanos que fueron grandes juristas, servidores del fascismo, luego integrados en la democracia republicana italiana: Gaspare (1886-1985), Antonio (1888-1983) y Vittorio Ambrosini (1893-1971)*, en Contribuciones a las Ciencias Sociales. [www.eumed.net/rev/cccss/02/mjp2.htm](http://www.eumed.net/rev/cccss/02/mjp2.htm)

Lucila Svampa (2018). *Repensando la contemporaneidad de lo no contemporáneo. La mirada de Reinhart Koselleck*. Cuadernos de Filosofa 71. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/CdF/article/view/7302/6551>

### **Fuentes Primarias Impresas**

Antonio Ambrosini (1949). *Instituciones de Derecho de la Aviaci3n I*. Editorial Depalma, Buenos Aires.

Aldo A. Cocca (1957). *Teoría del Derecho Interplanetario*. Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (1958). *Reflexiones sobre el derecho interplanetario (versi3n abreviada)*, Rosario.

\_\_\_\_\_ (1962). *La autonomía del derecho aeronáutico frente al derecho interplanetario*. Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (1970). *Derecho Espacial para la gran audiencia*. Asociaci3n de Ciencias Aeroespaciales, Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (1971). *Consolidaci3n del derecho espacial*. Editorial Astrea R. Depalma, Buenos Aires.

Luciano de Sam3sata (1981) . *Obras, Volumen I. Biblioteca Clásica de Gredos*, 42. Editorial Gredos, *Icaromenipo o Por encima de las nubes*, pp.407-434.

Enrique Mapelli (1991). *La Organizaci3n de la Aviaci3n Civil Internacional y la cuesti3n española*, p 1062. En *Revista Europea de Derecho de la Navegaci3n Marítima y Aeronáutica*. Número VII, Barcelona.

Carlos Alberto Pasini Costadoat (1952). *El espacio aéreo (dominium coeli)*. En Revista de la facultad de derecho y ciencias sociales , año VII, nro 31, Buenos Aires, Noviembre-Diciembre.

Eugène Pépin (1958). *L'Enseignement Du Droit Aérien Dans Le Monde*. En The McGill Law Journal, Vol. 4, Number 2.

Dr. Luis Alejandro Rizzi en *Revista Aeroespacio* 336. Buenos Aires, 1970.

Julio Verne (2014). *De La Tierra a la Luna*. RBA libros, S.A., Barcelona

### ***Fuentes Secundarias Impresas***

Josetxo Beriain (1996). *La integración en las sociedades modernas*. Anthropos. Barcelona.

\_\_\_\_\_ (2008). *Aceleración y tiranía del presente. La metamorfosis en las estructuras temporales de la modernidad*. Anthropos. Barcelona.

Hans Blumenberg (2016). *Literatura, estética y nihilismo*. Editorial Trotta.

Fernand Braudel (1968). *La historia y las ciencias sociales*. Alianza, Madrid.

Agustín Casagrande (2018). *Para una historia del derecho público en la Argentina (siglos XIX-XX): tradiciones, saberes, conceptos*. En: Academia. Revista Sobre Enseñanza del Derecho. Año 16, número 31, pp. 37-66.

Louis Cartou (1981). *Le droit aérien*. 3ème. édition. París.

John Cobb Cooper (1951). *High Altitude Flight and National Sovereignty*. Escuela libre de Derecho, México.

Madeline C. Dinu (1950). *State Sovereignty in the Navigable Airspace*. J. Air L. Com 43 (17), pp.43-53.

Stephen E. Doyle (2002). *Origins of International Space Law*. International Institute of Space Law, Univelt, Incorporated, San Diego, California.

J. G. Droysen (1983). *Histórica. Lecciones sobre la enciclopedia y la metodología de la historia*. Editorial Alfa, Barcelona.

Benjamin Coriat (2011). *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Siglo XXI, México.

Pablo De León (2018). *Historia de la actividad espacial en Argentina*. Lenguaje Claro editora, Buenos Aires.

Stuart Elden (2014). *The birth of the territory*. Chicago University Press.

Carlos Garriga (2012). *¿La cuestión es saber quien manda?. Historia política, historia del derecho y "punto de vista"*. Revista PolHis. Número 10. Segundo semestre.

Anthony Giddens (1993). *Consecuencias de la modernidad*. Madrid, Alianza.

Reinhart Koselleck (1993). *Futuro Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*. Paidós. Barcelona.

Reinhart Koselleck / Hans Georg Gadamer (1997). *Historia y Hermenéutica*. Paidós, Barcelona.

Reinhart Koselleck (2000). *Zeitschichten. Studien zur Historik*. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.

\_\_\_\_\_ (2001). *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*. Paidós, Barcelona.

\_\_\_\_\_ (2004). *Historia de los conceptos y conceptos de historia*. En revista Ayer (53), p 29.

\_\_\_\_\_ (2011). *Modernidad, culto a la muerte y memoria nacional*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid

\_\_\_\_\_ (2012). *Historia de conceptos*. Trotta, Madrid.

\_\_\_\_\_ (2013). *Sentido y Repetición en la historia*. Hydra, Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (2018). *Sediments Of Time. On Possible Histories*. Stanford University Press.

\_\_\_\_\_ (2021). *El concepto de Estado y otros ensayos. Selección de textos. Prólogos de Claudio S. Ingerflom y Elías Palti*. FCE, Buenos Aires.

Silvia Maureen Williams (1983). *El impacto tecnológico en el derecho internacional contemporáneo*. Lecciones y Ensayos N<sup>o</sup> 46-04. Facultad de Derecho de Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (2008). *La información obtenida por tecnologías espaciales ante el derecho internacional*. Enl@ce: Revista Venezolana de Información, Tecnología y Conocimiento, 5 (2), 47-80.

Hector Negri (1966). *Esquema sobre la teoría del derecho aeronáutico*. Publicado en la revista Lecciones y Ensayos, no 32, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Derecho, Departamento de Publicaciones, pp 71-81.

Niklas Luhmann (1982). *The future cannot begin. Temporal structures in modern society*. Recopilado en *The Differentiation of Society*, Columbia University Press, New York.

\_\_\_\_\_ (1993). *Teoría de la sociedad*. Universidad de Guadalajara, México.

\_\_\_\_\_ y Raffaele De Giorgi (1997). *Observaciones de la modernidad*. Paidós, Barcelona.

\_\_\_\_\_ (1998). *Sistemas sociales. Lineamientos para una teoría general*, Anthropos, Barcelona.

Carl Schmitt (2007) *Tierra y Mar. Una reflexión sobre la historia universal*. Edición en español; Trotta, Madrid.

Teófilo Tabanera (1958). *Qué es la Astronáutica*. Editorial Columba, Buenos Aires.

Gunther Teubner (edit.) (1988). *Autopoietic Law: New Approaches To Law and Society*. De Gruyter.

Charles Tilly (1992). *Coerción, capital y los estados europeos 990-1990*. Alianza, Madrid, Cap. 3.

Stephen Toulmin (2001). *Cosmopolis. El trasfondo de la modernidad*. Península. Barcelona.

Jesus Vallejo (1998). *Acercas del fruto del árbol de los jueces. Escenarios de la justicia en la cultura del Ius Commune*. Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, 2, pp 19-46

Paul Watzlawick y Peter Krieg (comps.) (1995). *El ojo del observador. Contribuciones al constructivismo*. Gedisa, 2ª edición. Barcelona.

Max Weber (1979). *El político y el científico*. Alianza, Madrid.

Frank H. Winter (1983). *Prelude to the Space Age. The rocket societies: 1924-1940*. National Air and Space Museum, Smithsonian Institution Press.