

# O PROJETO ATLANTROPA: UMA ABORDAGEM HISTÓRICA DAS AMBIÇÕES IMPERIALISTAS E UTOPISMO TECNOLÓGICO NA OBRA DE HERMAN SÖRGEL

THE ATLANTROPA PROJECT: A HISTORICAL APPROACH TO IMPERIALIST AMBITIONS AND TECHNOLOGICAL UTOPIANISM IN THE WORK OF HERMAN SÖRGEL

Heitor dos Santos Rodrigues<sup>1</sup>

**Resumo:** Este artigo apresenta uma análise histórica do projeto Atlantropa, idealizado pelo arquiteto alemão Herman Sörgel no início do século XX. O plano visava a construção de uma grande barragem no Estreito de Gibraltar, o que permitiria a redução do nível do Mar Mediterrâneo, criando novas terras habitáveis e fornecendo energia hidrelétrica em larga escala. Contudo, as ambições de Sörgel iam além da engenharia: tratava-se de uma utopia imperialista na qual a Europa absorveria a África de forma definitiva, para solucionar os problemas estruturais e consolidar a supremacia europeia sobre o globo. Nisso, a análise busca compreender as motivações imperialistas e coloniais do projeto Atlantropa, argumentando que as ideias de Sörgel foram moldadas pelo pensamento oitocentista. O imperialismo, respaldado pelo sansimonismo, fomentou a criação de megaprojetos que passaram a aumentar em escala e incorporar elementos utópicos, inspirando Sörgel a buscar concretizar os anseios europeus de dominação sobre a África.

**Palavras-Chave:** Atlantropa; Herman Sörgel; Megaprojeto; Imperialismo; Colonialismo; Utopia.

**Abstract:** This article presents a historical analysis of the Atlantropa project, conceived by the German architect Herman Sörgel in the early 20th century. The plan aimed to build a large dam in the Strait of Gibraltar, which would reduce the level of the Mediterranean Sea, create new habitable lands and provide hydroelectric power on a large scale. However, Sörgel's ambitions went beyond engineering: it was an imperialist utopia in which Europe would definitively absorb Africa, in order to solve structural problems and consolidate European supremacy over the globe. In this way, the analysis seeks to understand the imperialist and colonial motivations of the Atlantropa project, arguing that Sörgel's ideas were

<sup>1</sup> Mestrando em História pela Universidade Federal do Paraná (2024), Bolsista pela CAPES/PROEX (2024-2026). Possui graduação em História - Licenciatura e Bacharelado pela Universidade Federal do Paraná (2017-2021). Tem experiência na área de História, com ênfase em História Contemporânea. ID lattes: <https://lattes.cnpq.br/6855269466197585>

shaped by nineteenth-century thinking. Imperialism, supported by Saint-Simonianism, encouraged the creation of megaprojects that began to increase in scale and incorporate utopian elements, inspiring Sörgel to seek to realize European desires for domination over Africa.

**Keywords:** Atlantropa; Herman Sörgel; Megaproject; Imperialism; Colonialism; Utopia.

## INTRODUÇÃO

Atlantropa foi um megaprojeto de engenharia e colonização criado pelo arquiteto alemão Herman Sörgel (1885-1952), cujo objetivo era construir uma grande barragem no Estreito de Gibraltar, que serviria como usina hidrelétrica com capacidade de gerar energia em níveis quase "ilimitados". Como o Mar Mediterrâneo possui naturalmente altas taxas de evaporação, essa represa reduziria as fontes hídricas, levando a uma gradual diminuição do nível do mar. Para acelerar esse processo, Sörgel previu a construção de mais duas barragens, uma no Estreito de Dardanelos e outra entre a Tunísia e a Sicília. Além da questão energética, outras metas do projeto eram aproximar a Europa das colônias africanas, além de criar novas terras para habitação e cultivo (Vidal, 2014).

Sörgel iniciou esses trabalhos em 1928 e os defendeu até o fim de sua vida, publicando diversos artigos, jornais, livros, além de participar de eventos para promover suas ideias. Segundo o próprio autor, sua principal motivação era estabelecer a paz entre as nações europeias, ainda refletindo os traumas da Primeira Guerra Mundial (Sörgel, 1931). No entanto, outras motivações também surgem em seus textos, que serão discutidas neste trabalho, com ênfase na consolidação do poder europeu em relação a outros continentes e na intensificação das explorações coloniais. Em suma, o projeto Atlantropa era, em grande parte, uma tentativa de realizar uma utopia imperialista na África.

Neste trabalho, serão abordados os antecedentes e as influências históricas que levaram Sörgel a desenvolver esse projeto. Partindo do pressuposto de que o desenvolvimento da ciência moderna a partir do Iluminismo, aliado à ideia de progresso, moldou o pensamento europeu no século XIX, principalmente no que tange à superioridade civilizacional em relação à

"selvageria" de outros povos. Esses elementos se tornaram algumas das bases fundamentais do processo imperialista do século XIX, que impulsionou novos empreendimentos coloniais, juntamente com o avanço da economia capitalista e a necessidade de expansão e obtenção de recursos.

Como parte desse processo, será abordado o pensamento sansimoniano e sua participação nos projetos coloniais ao redor do Mediterrâneo, considerando que os seguidores dessa corrente foram ativos na defesa da colonização do norte da África, além de financiarem os primeiros megaprojetos do século XIX, como a construção bem-sucedida do Canal de Suez (1859-1869). Esse feito inspirou ainda mais os europeus a imaginar obras de proporções colossais e cenários praticamente utópicos para sua civilização. Nesse sentido, o sucesso na conclusão de obras de grande magnitude serviu como prova de que a macroengenharia ocidental estava alinhada com o progresso (Puyo, 2021). A natureza poderia ser transformada e superada com a tecnologia e a mentalidade do homem europeu, aumentando o imaginário e a expectativa de ampliar as conquistas coloniais e criar grandes obras de engenharia que impulsionariam o progresso.

Além de abordar sobre os conceitos de Megaprojeto e Imperialismo, também será discorrido sobre a ideia de *Domínio de Paisagem*, proposta por Mary Louise Pratt em seu livro *Os Olhos do Império* (1999), que auxilia na compreensão do desejo dos europeus em transformar o espaço colonial em algo que pode ser usufruído pela sua civilização. Essa ideia se torna ainda mais evidente em outras tentativas de realizar grandes obras de engenharia para alterar vastas porções de território, algumas das quais influenciaram diretamente Sörgel.

Poucos anos após a abertura de Suez, o militar e geógrafo francês François Élie Roudaire (1836-1885) propôs a criação de um mar interior no Deserto do Saara (1874), por meio da abertura de um canal na costa tunisiana, com o objetivo de alterar o clima da região e torná-la propícia à colonização. Por

uma série de razões, o projeto não foi aprovado, mas isso não impediu que outros planos ambiciosos fossem desenvolvidos para solidificar a presença europeia na África, como a Ferrovia Transaariana (1879) e a linha Cairo-Cidade do Cabo (1874). Embora esses projetos não tenham sido concluídos, a inauguração do Canal do Panamá (1914), considerado mais desafiador que o de Suez, manteve o incentivo para planejar novos megaprojetos, como a tentativa de criar outro mar no Saara a partir da Depressão de Qattara, no Egito (1928), e a sugestão de construir um túnel em Gibraltar (1930).

A existência desses megaprojetos, somada ao imperialismo europeu e à ideia de progresso, levou Sörgel a desenvolver uma proposta de proporções ainda maiores, o que fez com que muitos considerassem seu trabalho uma utopia ou ficção. Segundo Voigt (2000, p. 12), o projeto Atlantropa desafiava as escalas conhecidas, sendo a utopia tecnológica e arquitetônica mais desproporcional do século XX. Não é por acaso que o projeto foi criticado por seu caráter aparentemente fictício, uma vez que desconsiderava os altos recursos materiais e financeiros necessários, além do potencial desastre ambiental. Sörgel reagiu negativamente àqueles que classificavam suas ideias como utópicas, pois não queria ser comparado a um autor de ficção científica, como Júlio Verne. Nesse período, o termo "utopia" havia em parte se tornado sinônimo de ficção ou impossibilidade (Levit, 2010, p. 4).<sup>2</sup>

Para aprofundar e discernir sobre as ideias de Sörgel, será analisado o artigo *Europa-Afrika: Ein Weltteil* (Sörgel, 1931), como forma de auxiliar no estudo histórico sobre as motivações, influências e intenções deste autor na busca em criar uma utopia imperialista no continente africano.

<sup>2</sup> Em termos simplificados, para Ruth Levitas, o conceito de Utopia vai além de uma simples representação de um mundo ideal ou imaginário. Em sua obra *The Concept of Utopia* (1990), a autora argumenta que a Utopia deve ser entendida como um método e não apenas como um conteúdo fixo. Ela vê a Utopia como uma expressão do desejo humano por uma sociedade melhor, que funciona como um instrumento para a crítica social e a análise das possibilidades de transformação. Nesse sentido, a Utopia serve como um espaço onde as aspirações humanas por mudanças sociais podem ser exploradas, examinadas e debatidas, refletindo tanto os anseios quanto às limitações das sociedades que a produzem. Cf. LEVITAS, Ruth. *The Concept of Utopia*. Peter Lang: Bern. 2010, vol. 3. 267 p.

## DEFINIÇÃO DE MEGAPROJETOS, INSPIRAÇÕES E ANTECEDENTES PARA A CRIAÇÃO DE ATLANTROPA

Nascido na Bavária, Sörgel, além de arquiteto, era um escritor ativo. Vindo de uma família burguesa, sua formação foi erudita, baseada em textos clássicos e autores renomados de sua época. De acordo com ele, suas principais inspirações foram as ideias apresentadas pela Sociedade Tecnocrática Americana, que idealizava uma sociedade pacífica e igualitária, fundamentada na tecnologia (Vidal, 2014, p. 27).

O projeto de Sörgel se enquadra na categoria de “Megaprojeto” ou “Macroengenharia”. Por definição, Söderlund, Sankaran e Biesenthal (2017) afirmam que os megaprojetos são, em termos técnicos, os empreendimentos que demandam muito tempo e recursos para serem planejados, desenvolvidos e concluídos, envolvendo muitas instituições públicas e privadas e que impactam a vida de milhares de pessoas. Entretanto, no sentido sociológico, os megaprojetos podem ser considerados como agentes que transformam as “paisagens de forma rápida, intencional e profunda de maneiras muito visíveis e exigem aplicações coordenadas de capital e poder estatal”. De fato, olhar para a sociedade através de seus megaprojetos revelaria suas ambições, problemas e também suas perspectivas futuras” (Gellert; Lynch, 2003, p. 15-16 *apud* Söderlund, Sankaran e Biesenthal, 2017, p. 5, tradução nossa).<sup>3</sup>

As personalidades que normalmente lideram com esses empreendimentos não possuíam experiência necessária para executar projetos de proporções colossais, o que pode gerar lideranças fracas, disfuncionais ou conflitos entre os campos econômico e acadêmico. No caso de Atlantropa, por exemplo, o projeto desafiava os recursos disponíveis e apresentava potenciais

<sup>3</sup> “[...] ‘landscapes rapidly, intentionally, and profoundly in very visible ways, and require coordinated applications of capital and state power.’ Indeed, looking at society through its megaprojects would reveal its ambitions, problems, as well as its future outlooks.”

desastres ambientais. Os autores também observam que, em geral, há uma discrepância entre a execução real e as expectativas geradas no planejamento inicial. Muitos dos megaprojetos falham em entender a complexidade envolvida, comprometendo o plano traçado. “Indivíduos são racionais, mas apenas até certo ponto, e tendem a achar difícil compreender completamente a complexidade de situações complexas e aninhadas de tomada de decisão e gestão” (Söderlund, Sankaran e Biesenthal, 2017, p. 7, tradução nossa).<sup>4</sup> Essas questões em torno da expectativa foram estudadas por Flyvbjerg, Bruzelius e Rothengatter (2003), que analisaram que uma parcela considerável dos megaprojetos que foram concluídos tiveram sérios problemas de prejuízos e desempenho abaixo do esperado.

Historicamente, as experiências com megaprojetos no mundo ocidental pré-industrial impulsionaram um avanço gradual nas capacidades de executar empreendimentos cada vez maiores. Isso se manifestou no desenvolvimento de sistemas de infraestrutura, que rapidamente resultaram na construção de ferrovias e no caminho para a Revolução Industrial. “As pessoas não falavam sobre megaprojetos naquela época, mas certamente trabalhavam neles; muitos desses projetos históricos eram em termos relativos maiores do que os megaprojetos que vemos tomando forma na sociedade hoje” (Söderlund, Sankaran e Biesenthal, 2017, p. 8, tradução nossa).<sup>5</sup>

Outro fator que levou ao desenvolvimento dos megaprojetos foram as mudanças no pensamento europeu na transição do século XVIII para o XIX, com destaque para as ideias de ciência moderna e progresso científico. Os avanços tecnológicos, somados ao Iluminismo e ao Positivismo, reforçaram a crença na superioridade da civilização europeia e no controle da natureza. A construção do

<sup>4</sup> “Individuals are rational but only to a limited extent, and they tend to find it difficult to fully comprehend the complexity of complex and nested decision-making and management situations.”

<sup>5</sup> “People did not talk about megaprojects back then but they certainly worked on them; many of these historic projects were in relative terms larger than the megaprojects we see taking form in society today.”

Canal de Suez foi uma prova dessa capacidade, inspirando personalidades a planejar projetos cada vez mais audaciosos. Posteriormente, a construção do Canal do Panamá, mais complexa que a de Suez, consolidou a crença na inexistência de limites para o progresso da civilização ocidental. Entretanto, isso também abriu margens para projetos muito custosos e utópicos, que acabaram não sendo realizados, mas expõem parte dessas mentalidades que acompanharam a fase imperialista do século XIX e XX.

O imperialismo, além de ter sido em grande parte moldado pelo progresso e ciência moderna, foi o principal alicerce para os megaprojetos, que eram em essência pensados para os territórios não europeus. No sentido geral, Hannah Arendt (1989) denomina o Imperialismo como a busca por poder, dominação e controle além das fronteiras nacionais, frequentemente impulsionada por motivações políticas, econômicas e ideológicas: “a expansão como objetivo permanente e supremo da política é a ideia central do imperialismo. Não implica a pilhagem temporária nem a assimilação duradoura, características da conquista” (Arendt, 1989, p. 155). Por conseguinte, as classes burguesas rejeitaram as fronteiras nacionais como barreiras, levando a uma pressão constante para que a política europeia se concentrasse para a expansão e influência, especialmente nos territórios onde o capitalismo não havia se consolidado (Arendt, 1989, p. 156). Alinhado com esses fatores, o pensamento europeu passou por um longo processo de crença na sua superioridade contra os demais povos, que também justificou o direito de conquista e autoridade. Said expõe que a Europa era colocada como centro do mundo por meio de discursos e cartografias, legitimando a dominação política e a influência cultural no globo (Said, 2011, p. 70-71).

Por outro lado, quando observamos os megaprojetos que inspiraram Atlantropa (como o Mar Interior do Saara, que será abordado mais à frente), percebe-se a tentativa dos europeus em alterarem os espaços coloniais: modificando os terrenos, desmatando florestas para o plantio ou criando canais

de navegação, de forma a torná-los semelhantes ao seu ambiente natural ou utilitários. Para aprofundar essa questão, Mary Pratt, no livro *Os Olhos do Império* (1999), discute a ideia de *Domínio da Paisagem*, um ponto-chave para entender os objetivos e pensamentos por trás desses projetos coloniais.

Entre os séculos XVIII e XIX, os viajantes europeus levaram a sua visão de mundo (os olhos do Império) na exploração dos continentes americano e africano. Nesse processo, criaram uma consciência planetária que alimentou a ideia de superioridade ocidental, uma das bases para o imperialismo. A autora entende essa prática como um “produto e como agente responsável pela construção de visões de mundo [...] que se legitima não apenas pela dominação externa [...], mas pela interferência direta nas mentes das pessoas com ele envolvidas” (Pratt, 1999, p. 11).

De acordo com Pratt, no final do século XVIII a Europa “se firmou como o centro da civilização, reclamando o legado do Mediterrâneo para si” (Pratt, 1999, p. 37). A busca pelo conhecimento e contato além das fronteiras se mesclou com as ambições imperiais. A exploração do interior se transformou “no objeto principal das energias e imaginação expansionistas” (Pratt, 1999, p. 53-54). Ao analisar os relatos do explorador e escritor franco-americano Paul Du Chaillu (1861), Pratt ilustra a passagem que ele teve no Congo, onde descreve o seguinte trecho:

O murmúrio da correnteza abaixo preenchia meus ouvidos, e enquanto forçava meus olhos na direção daquelas montanhas distantes que almejava atingir, comecei a imaginar como esta selva seria caso a luz da civilização cristã pudesse em algum momento ser apropriadamente introduzida entre os filhos negros da África. Sonhei com as florestas dando espaço a plantações de café, algodão, especiarias, com os pacíficos negros rumando felizes para suas tarefas diárias, com o cultivo e as manufaturas, igrejas e escolas; afortunadamente, a esta altura de meus pensamentos, levantando meus olhos em direção ao céu, vi, pendente do ramo de uma árvore sob a qual estava sentado, uma imensa serpente, evidentemente preparando-se para devorar este sonhador intruso em seus domínios (Paul Du Chaillu *apud* Pratt, 1999, p. 350).

Essa narrativa demonstra para Pratt muitos elementos presentes no pensamento imperialista, destacando o *domínio da paisagem*, isto é, o desejo do explorador em construir uma fantasia intervencionista que substitui a realidade da paisagem à sua frente, transformando-a conforme seus desejos. Essas ideias ajudam a compreender a forte mentalidade dos europeus em aplicar nos outros continentes o *domínio da paisagem*, o que pode ser relacionado ao projeto de Sörgel. Em suma, este trecho “orquestra uma transformação integral, de teor despudoradamente colonialista” (Pratt, 1999, p. 350-351). Portanto, a ideia de *domínio da paisagem* a partir da passagem de Du Chaillu evoca a transformação imaginada nos grandes projetos dos séculos XIX e XX.

Nesse sentido, o projeto do Mar Interior do Saara, de Roudaire, ilustra parte da busca europeia por alterar grandes espaços. Apresentado na década de 1870, este megaprojeto tinha como objetivo construir um canal ligando a costa da Tunísia à região dos Chotts — denominação dada aos lagos salinos predominantemente situados no interior da Argélia e Tunísia. Roudaire acreditava que o canal permitiria inundar esses lagos, criando um grande mar no interior do deserto, o que amenizaria o clima do Magrebe, reduziria as temperaturas e tornaria o solo mais fértil. Em seus textos, ele imaginou um cenário utópico, no qual o norte da África seria efetivamente parte da Europa, com o Saara transformado em uma região agrícola habitada por colonos europeus, enquanto a civilização europeia expandia sua presença e explorava o restante do continente (Roudaire, 1874).

Dessa maneira, os planos de Roudaire refletem não apenas um desejo de expansão territorial, mas também a imposição de uma visão eurocêntrica sobre outras culturas e ecossistemas. Em seus textos, promessas e expectativas são criadas para atender aos anseios modernistas, expansionistas e coloniais. No lugar do deserto, ele imaginava extensas plantações, portos, vilas e cidades embelezadas, todas abastecidas por entrepostos comerciais que distribuiriam produtos europeus para o resto do mundo (Roudaire, 1874). Nesse sentido, o

controle da paisagem era visto como uma forma de projeção de poder no século XIX, quando as potências europeias buscavam estender e consolidar suas posições além do seu próprio continente.

Todavia, como visto anteriormente sobre a definição de megaprojetos, a proposta de Roudaire enfrentou problemas em relação ao planejamento original. A elevação da área dos lagos salinos não era propícia para a criação de um grande mar, devido à sua baixa profundidade. Além disso, as promessas de melhorias ambientais eram incertas, e os críticos apontaram os perigos de contaminação do lençol freático, bem como potenciais impactos climáticos negativos no sul da Europa. Entretanto, o fator principal que levou o governo francês a rejeitar o megaprojeto foram os custos exorbitantes para a construção do canal, que Roudaire havia inicialmente subestimado (Roudaire, 1883). Os problemas enfrentados no planejamento do Mar Interior se assemelham às críticas dirigidas a Sörgel, com temores semelhantes sobre danos ambientais e custos incalculáveis, embora Atlantropa fosse, desde o início, considerado como uma ficção (Penna, 2018, p. 298), o que fez com que nenhum governo tomasse a iniciativa, ao contrário do projeto de Roudaire, que inicialmente despertou o interesse da França.

Vale ressaltar que Roudaire não foi o único a propor a criação de um mar no Saara. Outras figuras sugeriram megaprojetos na região, como os ingleses Thomas Shaw (1694-1751) e James Rennell (1742-1830) no final do século XVIII, seguidos por uma série de geógrafos e exploradores franceses, muitos deles associados ou influenciados pelo movimento sansimoniano, como Victor Largeau (1842-1897). Além disso, poucos anos antes da divulgação das ideias de Roudaire, Georges Lavigne havia publicado no livro *Le percement de l'Isthme de Gabès* (1869) propostas muito semelhantes às de Roudaire, embora este último não o tenha referenciado (Puyo, 2021, p. 189-190).

Observa-se, assim, a existência de uma corrente anterior a Roudaire, voltada para a modificação da paisagem do Magrebe. Um dos movimentos que tiveram influência considerável na defesa da implementação de grandes projetos

nas áreas coloniais foi o sansimonismo. Além disso, no projeto de Roudaire (assim como em Atlantropa), observa-se a presença de utopias, pois esses megaprojetos eram vistos como uma forma de criar um cenário perfeito para o mundo europeu. Essas ideias também derivam, em grande parte, do sansimonismo, dado a sua origem como uma corrente do Socialismo Utópico. Nesse aspecto, as análises ajudam a compreender o pensamento sansimoniano em relação aos megaprojetos do imperialismo.

Em termos simplificados, o sansimonismo foi criado pelo Conde de Saint-Simon (1760-1825), como uma resposta ao Liberalismo e os eventos da Revolução Francesa, buscando promover a associação universal para restabelecer o vínculo social livre de competições, garantindo assim a convivência pacífica entre os povos (Tomasello, 2015, p. 287). Saint-Simon projetou uma sociedade industrial na qual as desordens e injustiças fossem eliminadas, além de ter imaginado os cientistas tomando o lugar dos religiosos na condução espiritual do mundo.

Tomasello considera este movimento como utópico “porque visava o estabelecimento de uma comunidade ideal que ainda não existe, o planejamento técnico-sociológico de uma realidade definitivamente pacificada, no 'advento de uma 'cidade' imaginária e perfeita [...] que transcende a realidade histórica'” (Tomasello, 2015, p. 293, tradução nossa).<sup>6</sup> O movimento também compartilhava a ideia de um progresso utópico, incorporando elementos do positivismo e industrialismo, característicos do século XIX, promovendo o desenvolvimentismo e a modernização por meio de grandes obras e projetos, inicialmente destacando-se as ferrovias, seguidas pelos canais (Tomasello, 2015, p. 296). O apreço por essas construções também pode ser visto na utopia de Fourier, que imaginou a criação de grandes falanistérios para criar uma sociedade “perfeita” e descentralizada (Barros, 2011, p. 247). A idealização dessas grandes obras ou de

<sup>6</sup> “[...] perché mira alla costituzione di una comunità ideale che ancora non esiste, alla progettazione tecnico-sociologica di una comunità realtà pacificata, nell'avvento di una 'città' immaginaria e perfetta [...] che trascende la realtà storica.”

intelectuais liderando os projetos poderia ter influenciado algumas correntes a criar ideias ambiciosas para aperfeiçoar a sociedade europeia.

O movimento sansimoniano sofreria divergências após a morte de seu líder, com alguns dos principais seguidores se distanciando ou adotando abordagens contraditórias, substancialmente no apoio de projetos coloniais (Tomasello, 2015). Embora essa nova orientação cause estranhamento, Hadj Ali (2006) afirma que a herança intelectual de Saint-Simon era convergente com os valores pregados de superioridade racial e civilizatória do ocidente, respaldados pelo positivismo e iluminismo. O autor reforça que o sentimento de superioridade resultaria inconscientemente na dominação do outro, mesmo sob a veste de humanismo e fraternidade (Ali, 2006, p. 233-234).

Além do mais, como exposto acima, os socialistas utópicos compartilharam ideias de grandes obras para tornar a sociedade perfeita. Saint-Simon defendia a industrialização, progresso científico e a transformação da natureza como meios para beneficiar a sociedade, algo que se alinha com o projeto de Roudaire de transformar um deserto em uma terra habitável e próspera, especialmente para o benefício dos europeus. Saint-Simon também acreditava que os cientistas, engenheiros e empresários deveriam liderar a sociedade para promover o progresso e a prosperidade. Segundo Levitas (2010, p. 43, tradução nossa), embora não houvesse o intuito de mudar a sociedade pela força, Saint-Simon clamava por uma transformação radical, que não poderia ocorrer através de um processo gradual “por meio da instituição de pequenas comunidades experimentais”.<sup>7</sup> Nesse sentido, um grande projeto ou construção poderia alterar significativamente uma sociedade sem a necessidade de recorrer ao poder autoritário. Não é por acaso que as principais figuras sansimonianas correspondiam a esses perfis e buscaram criar ou defender projetos ambiciosos que realizassem os sonhos de uma perfeita sociedade europeia.

<sup>7</sup> “Saint-Simon, like Fourier and Owen, wished to see the new society instituted by persuasion, and not by force. Unlike them, his aim was a transformation of the whole society, not a gradual process of change through the institution of small experimental communities.”

Segundo Puyo (2021, p. 182, tradução nossa), através da ciência moderna e o desenvolvimento tecnológico, conquistou-se no pensamento europeu a ideia de desafiar as barreiras da natureza: “Com o pensamento moderno que tanto marcou o século XIX, o Homem acreditou que poderia modificar a Terra como quisesse”.<sup>8</sup> Nesse período surgiram projetos ambiciosos para os arredores do Mar Mediterrâneo, com o movimento de Saint-Simon se tornando um dos primeiros a manifestar essa tendência.

A colonização da Argélia levou as expedições em direção ao interior do Saara, dos quais os agentes que participaram e ganharam atenção seriam sansimonianos, a exemplo de Henry Duveyrier (1840-1892) e Victor Largeau (1842-1897), que auxiliaram na formulação do projeto de Roudaire. Além disso, a construção do Canal de Suez contou com o financiamento do empresário francês e sansimoniano Ferdinand de Lesseps (1805-1894), que posteriormente também apoiaria Roudaire. Nesse período, outras grandes obras foram propostas para intensificar as ações coloniais no continente africano, como as ferrovias Transaariana e Cairo-Cidade do Cabo, que embora fossem tecnicamente mais viáveis que o projeto de Roudaire, eram também ambiciosas e por isso tinham problemas com custos exacerbados e disputas com os nativos, o que levou em parte a não concretização dessas obras.

O fracasso do projeto do Mar Interior do Saara levou à tentativa de criar um canal em direção à Depressão de Qattara, no Egito. O geógrafo alemão Albrecht Penck foi um dos primeiros a propor o projeto (1912), mas com a diferença de dar um enfoque maior ao potencial hidrelétrico do que no combate à desertificação (Martino, 1973, p. 2). Um ano antes de Sörgel divulgar seus primeiros estudos sobre uma grande usina hidrelétrica em Gibraltar, John Ball (1927) publicou pesquisas detalhadas sobre a geografia de Qattara, defendendo o grande potencial hidrelétrico que os canais em direção à região poderiam proporcionar (Martino, 1973, p. 2).

<sup>8</sup> “With the modern thought that so marked the nineteenth century, Man believed he could modify the Earth as he wished.”

Entretanto, os planos sofreram os mesmos reveses e debates que o projeto de Roudaire. Por outro lado, esses fracassos não impediram a formulação de novos megaprojetos no início do século XX, já que outras grandes obras obtiveram sucesso e ofuscaram as citadas anteriormente, como o Canal do Panamá e a Ferrovia Transiberiana. Além disso, a continuidade da ideia de progresso, somada aos novos avanços tecnológicos, alimentou ainda mais a imaginação para a construção de obras monumentais.

Segundo Costa (2002. p. 58), o desenvolvimento tecnológico resultou em uma vasta coleção de objetos, que, apesar de suas diversas características, compartilhavam o objetivo comum de participar de uma competição constante, onde o tamanho era tão relevante quanto a complexidade. Como resultado, na década de 1920, ainda haviam planos ambiciosos para consolidar a presença europeia na África, como os contínuos debates sobre a Depressão de Qattara e a proposta de um túnel em Gibraltar, que inicialmente competiu com o projeto Atlantropa pela atenção das revistas científicas.

Ao analisarmos diretamente a formação intelectual de Herman Sörgel, é possível identificar outras influências, como os livros *Der Untergang des Abendlandes* de Oswald Spengler (1918) e *Outline of History* de H.G. Wells (1919). Segundo Vidal, ambos foram estudados de maneira problemática por Sörgel (Vidal, 2014). Na obra de Spengler, há uma crítica aos tecnocratas e à tecnologia, vistos como uma das causas da decadência do Ocidente, exemplificada pelo avanço bélico e a consequente destruição na Primeira Guerra Mundial. No entanto, Sörgel interpretou que seriam justamente os tecnocratas e a tecnologia os responsáveis por garantir a "paz eterna", uma visão com a qual Spengler discordou após tomar conhecimento do projeto Atlantropa.

Enquanto no livro de H.G. Wells, existe a questão da formação natural da barragem de Gibraltar e a legitimidade que Sörgel atribuía ao seu projeto. Wells afirmou que o Mediterrâneo teria que ter sido isolado e evaporado parcialmente há 50 mil anos, dado as observações geológicas e paleológicas do período. Nisso, Sörgel utilizou desse estudo para afirmar que o seu projeto não era irrealista e

que estava devolvendo a originalidade da natureza, além observar que o fechamento natural do Mediterrâneo acompanhou as origens do *Homo sapiens* e na formação das primeiras sociedades. Vale ressaltar que Roudaire havia utilizado um argumento semelhante ao defender a suposta existência de um antigo mar no interior do Saara, conhecido como Mar de Tritão,<sup>9</sup> para legitimar seu projeto e reduzir as críticas, alegando que também estaria "restaurando" a naturalidade daquele espaço (Roudaire, 1874). Ademais, o próprio Wells informou que suas conclusões eram incertas e careciam de evidência concreta, algo que Sörgel não considerou. Atualmente, a maioria dos geólogos concordam que houve um fechamento natural do Mediterrâneo, conhecido como a crise salina do Messiniano, que ocorreu há mais de 6 milhões de anos.

A relação entre essas obras com o projeto Atlantropa demonstrou dois lados: em primeiro lugar, Atlantropa estaria devolvendo ao Mediterrâneo a sua "naturalidade" cuja existência foi nos primórdios dos antigos *Homo sapiens*; em segundo lugar, a via geopolítica ou utópica, que somente com Atlantropa, o mundo europeu poderia ter seu declínio revertido, através da resolução dos problemas políticos e econômicos.

Segundo Vidal (2014, p. 20), os primeiros esboços do projeto surgiram no final da década de 1920, através das revistas científicas e jornais europeus.

---

<sup>9</sup> Em seu artigo *Une Mer Intérieure en Algérie* (1874), Roudaire fez um longo estudo para comprovar a existência do Mar de Tritão, afirmando que a área que queria inundar era originalmente pertencente a esse suposto corpo d'água. Ele descreve que Heródoto foi o primeiro a fornecer detalhes geográficos do Mar ou Baía de Tritão, estimando sua extensão original em 320 km de comprimento e 60 km de largura. Em *Histórias: Livro IV - Melpômene*, ao relatar a viagem de Jasão, Heródoto aborda a existência de um grande rio chamado Tritão, que deságua no grande lago ou mar do mesmo nome, onde viviam nas margens os povos líbios. Nas fontes romanas Roudaire encontrou menção a lago de Tritão ou Pallas, o que levou ele a teorizar que a comunicação entre o Mediterrâneo e Mar Tritão havia deixado de existir, levando a uma gradual redução do lago até formar os atuais lagos salinos da região. Entretanto, Roudaire não conseguiu obter evidências físicas da presença desse suposto mar ou lago, e os dados disponíveis apontavam para a sua inexistência. Segundo Broc, a ideia do Mar de Tritão surgiu de um mito da geografia grega que foi aproveitado pela Ciência Moderna. A maioria dos intelectuais tinham uma visão estereotipada do Saara a partir das fontes clássicas que foram traduzidas e comentadas de forma duvidosa por Leão, o Africano (1494-c.1554). Cf. BROC, Numa. *Les Français face à l'inconnue saharienne: géographes, explorateurs, ingénieurs* (1830-1881). *Annales de géographie*: Paris, v. 96, n.º 535, 1987. pp. 302-338.

Inicialmente conhecido como Panropa, Sörgel desenvolveu o plano com o objetivo de criar uma extensa barragem hidrelétrica em Gibraltar, para unir os continentes Europa e África e assim gerar energia “ilimitada”. A consequência seria a redução dos níveis do Mar Mediterrâneo, abrindo novas terras para os europeus colonizarem, além de estabelecer uma conexão direta com a África, com Sörgel prevendo estradas, pontes e ferrovias intercontinentais. Ele afirmava publicamente que sua motivação era alcançar a “paz mundial”, refletindo os traumas da Grande Guerra.

Nesse sentido, o projeto foi “apresentado como a solução para os problemas europeus de superpopulação, desemprego, falta de recursos naturais e fornecimento limitado de energia” (Vidal, 2014, p. 20, tradução nossa).<sup>10</sup> Apesar do plano estar sustentado por ideias racistas e colonialistas, provenientes do pensamento europeu do século XIX, “onde uma Europa branca unificada controlaria o continente africano e os seus recursos” (Vidal, 2014, p. 20, tradução nossa).<sup>11</sup> Entretanto, esse empreendimento seria considerado utópico e fantasioso, pois o comprimento da barragem de Gibraltar foi inicialmente estimado em 14,2 km, com uma largura de 1,6 km, servindo simultaneamente como usina e ponte intercontinental. Ademais, foi estipulado a construção de outra barragem entre a Sicília e Tunísia (Corts, 2007, p. 21).<sup>12</sup>

Enquanto desenvolvia o seu plano, Sörgel contatou outros arquitetos e intelectuais para imaginar as mudanças das cidades costeiras, pois estava previsto a perda delas no acesso ao mar (Corts, 2007, p. 22). Nas terras emergidas, previa-se a construção de novos centros urbanos, a expansão da produção agrícola e a criação de muitos canais e rios artificiais para fertilizar o Saara, aumentando assim as terras habitáveis para os europeus. Para alcançar

<sup>10</sup> “[...] was presented as the solution to European problems of overpopulation, unemployment, lack of natural resources, and a limited energy supply.”

<sup>11</sup> “[...] where a unified white Europe would control the African continent and its resources [...]”

<sup>12</sup> Esses planos e estimativas foram primeiramente descritos na obra *Atlantropa*, publicada em 1932. A partir disso, o nome Panropa deixou de ser usado por Sörgel.

esse resultado, Sörgel planejou a construção de uma barragem no delta da bacia do Congo, para criar um lago artificial que inundaria cerca de 900 mil km<sup>2</sup>. A água seria então desviada para o Lago Chade e, posteriormente, para o Saara (Stumm, 2020, p. 133).

Com base nessas informações, conclui-se que o projeto era inviável, o que é amplamente aceito entre os estudiosos. Até mesmo leitores contemporâneos de Sörgel o criticaram por considerar o plano irrealista e megalomaníaco, devido aos altos recursos e materiais necessários para a construção das barragens. Além disso, as consequências econômicas, políticas e, principalmente, ambientais já eram vistas de forma negativa na época (Vidal, 2014, p. 45).

## **ANALISANDO O ARTIGO *EUROPA-AFRIKA: EIN WELTTEIL***

Mas para analisar profundamente as ideias e inspirações de Sörgel, o artigo *Europa-Afrika: Ein Weltteil* (Europa-África: Um Continente), publicado em 1931 pela revista alemã *Sozialistische Monatshefte* (Cadernos Mensais Socialistas), se mostra uma fonte interessante para se analisar as ideias e influências do autor, além dele realizar um breve resumo do seu projeto e dos objetivos que planeja traçar.

Como exposto acima, anos antes, Sörgel havia formulado suas ideias no momento em que rivalizava com os planos de um túnel em Gibraltar. Entretanto, a crise 1929 havia alterado rapidamente a mentalidade europeia, com a ideia de progresso sofrendo revisões e novos olhares, ainda mais quando considerado os recentes traumas da Grande Guerra. Foi nesse contexto que Sörgel intensificou suas produções jornalísticas e intelectuais para espalhar suas ideias e agregar apoio, sendo este artigo uma dessas obras.

Inicialmente, o autor tenta dar um embasamento histórico-geológico para seu projeto, repetindo as informações lidas no livro de H.G. Wells, afirmando que na última glaciação a Europa e África eram continentes unidos e que o estreito de

Gibraltar não existia, com o Mar Mediterrâneo sendo muito menor e subdividido em duas bacias. Além disso, o autor comenta que mesmo com a separação física, os dois continentes ainda eram intimamente ligados através do domínio romano, com o Norte da África sendo muito rico e fértil do a própria Europa. No entanto, Sörgel descreve que essa riqueza era fruto dos trabalhos de irrigação e plantio dos cartagineses e romanos contra o Deserto Saara, afirmando que os franceses tentaram (e ainda deveriam) devolver o estado original daquelas terras (Sörgel, 1931, p. 983-984).

Nisso, o autor cita o Projeto do Mar Interior Africano de Roudaire como exemplo das tentativas dos franceses em alterar o clima do Saara para viabilizar a colonização europeia. Segundo Puyo (2021, p. 182), além da inspiração, o projeto Atlantropa tinha o mesmo sentido utópico que o Mar Interior, pois compartilhava dos mesmos interesses coloniais do Norte da África. Para Sörgel, somente através da ampliação da construção de canais artificiais, do bombardeamento de águas subterrâneas e da construção de ferrovias transafricanas, seria possível "trazer novamente" o norte africano para o continente europeu (Sörgel, 1931, p. 984).

A Europa é vista como pequena, vulnerável ao crescimento populacional da Ásia e econômico dos Estados Unidos. Sörgel também demonstra preocupação com o potencial de união e crescimento das populações africanas contra os colonizadores, resultando em uma Europa "esmagada" em todos os lados (Sörgel, 1931, p. 984-985). Em outras palavras, o autor quer demonstrar um futuro sombrio à civilização europeia contra os demais continentes, cuja situação seria ainda mais difícil com as múltiplas nacionalidades europeias que disputam entre si. É nesse momento que o autor apresenta o seu projeto como principal solução de "cura" para a civilização europeia. Para evitar esse rumo, a Europa precisa se "refundar" através do projeto Panropa, onde somente com o domínio da África que o Ocidente poderia impor seu poder no restante do globo (Sörgel, 1931, p. 985).

Além disso, Sörgel não apenas justificava o papel fundamental do continente africano devido à proximidade geográfica, mas sim por ainda ser considerado como “virgem” — pouco explorado e cheio de recursos para alimentar as indústrias europeias (Sörgel, 1931, p. 985). O desvio de capital para as Américas é visto como um equívoco, pois estaria alimentando uma economia que iria suplantar em pouco tempo a própria Europa. É então enfatizado a necessidade de secar o Mediterrâneo, irrigar o Saara e explorar o restante da África para contrabalancear o poder americano, para garantir assim o direito de “autopreservação” da Europa.

Entretanto, o autor reconhece que essa não é a única justificava o seu projeto, pois o fechamento do Mediterrâneo pode oferecer maiores oportunidades. Argumentou-se a baixa produtividade agrícola do sul da Europa quando comparado com outras áreas, e o motivo estaria pelo fato do “planalto central” estar submerso pelo Mediterrâneo, ou seja, eventualmente, ao diminuir esse mar, as novas terras emergidas seriam ideais, não apenas para o plantio, mas novos desenvolvimentos culturais. Ao longo dos seus trabalhos, Sorgel afirmou que o projeto Atlantropa mudaria a cultura europeia, para que ela se tornasse mais unida e coesa. Como visto acima, um dos elementos criticados pelo autor era a fragilidade europeia acentuada pelas nacionalidades que haviam se desgastado na Primeira Guerra Mundial. Vale ressaltar que Sörgel era reconhecido por outros acadêmicos como pacifista, o que acentuou no pós 1945 diante de um novo contexto onde adaptou a defesa do seu projeto para solucionar os medos de uma guerra nuclear entre as potências (Corts, 2007, p. 22-23).

Retornando à fonte, Sörgel traz outro argumento favorável à construção da barragem de Gibraltar, que é a consequente ligação direta entre o continente europeu e africano, permitindo um fluxo de trânsito e mercadorias em proporções muito maiores, que acentuaria o controle das potências sob suas colônias. Ademais, Sörgel utilizou isso como argumento contra a ideia de

construir um túnel em Gibraltar, que na época era pensado e divulgado em revistas, e seria eventualmente visto como mais viável do que uma barragem colossal. Porém, logo foi concluído a incapacidade de construir um túnel devido a dureza das rochas na região, visto que no período não havia tecnologia e recursos para tal empreendimento (Popular Mechanics, 1930, p. 366). Embora, ironicamente, uma conclusão parecida seria retirada da barragem em Gibraltar, Sörgel ainda buscou planejar outras rotas que iriam complementar a conexão entre os continentes europeu e africano. O recuo do Mar Mediterrâneo iria aproximar a costa tunisiana com a ilha da Sicília, permitindo a abertura de mais uma ponte intercontinental, que abriria espaço para a concretização da imaginada linha Cabo-Berlim. Fruto do abandonado projeto da linha férrea Cidade do Cabo até Cairo, Sörgel considerava esse trajeto fundamental para escoar as matérias primas africanas em direção a Europa (Sörgel, 1931, p. 986).

O artigo é então concluído com Sörgel apresentando outras soluções utópicas que seu projeto poderia oferecer, como décadas de desemprego inexistente graças às imensas obras de Atlantropa, que eventualmente trariam revitalização econômica e a instituição da *pax europeia* (Sörgel, 1931, p. 986-987). Segundo Vidal (2014, p. 30), havia nesses pensamentos um ceticismo em relação à política, crendo que apenas a Europa unificada poderia se sustentar nas crenças dos poderes da economia. Essa ideia era compartilhada por grupos tecnocratas, além do próprio Spangler.

Dessa forma, este artigo ilustra parte da extensa rede de trabalhos publicados por Sörgel para defender sua utopia. Por trás de uma promessa de prosperidade e pacifidade entre os povos europeus, havia uma clara motivação em manter o poderio de seu continente contra os demais. Na verdade, o “europeu” que Sörgel tanto enfatiza para expressar identidade está muito mais ligado à ideia de civilização do que a localização geográfica. Desde o século XIX que havia, principalmente nas elites políticas e acadêmicas, o sentimento de superioridade da civilização europeia em relação aos outros, tido como “inferiores” e “selvagens” (Said, 2011, p. 39-40). Essa forma de pensamento ainda

era presente na sociedade ocidental após a Primeira Guerra Mundial, e Sörgel compartilhava grande parte dessa visão.

## O PROJETO ATLANTROPA NOS ANOS SEGUINTES

Após a publicação do artigo *Europa-Afrika: Ein Weltteil* em 1931, Sörgel lançou o livro *Atlantropa* (1932), momento em que o projeto passou a ser conhecido por esse nome, substituindo a denominação anterior de Panropa. Segundo Vidal (2014, p. 25), ainda haveria várias publicações e divulgações que acrescentaram mais detalhes ao projeto. No entanto, os objetivos sofreram poucas alterações ao longo dos anos. Sörgel procurou expandir as ideias de Roudaire ao planejar a criação de um lago de 900 km<sup>2</sup> na bacia do Congo, que seria conectado ao Lago Chade para compensar a dessecação do Mediterrâneo. O excesso de água potável permitiria não apenas a fertilização do Saara, mas também a construção de mais barragens hidrelétricas e a consequente moderação do clima, com o objetivo de tornar todo o continente africano (e não apenas o Magrebe) mais habitável para os europeus (Vidal, 2014, p. 25).

Entretanto, Sörgel viria a receber críticas em relação aos impactos ambientais, recursos necessários para as obras e as consequências das cidades costeiras, com destaque para Veneza, que ficaria cerca de 450 km de distância da costa devido ao recuo do mar Adriático (Martínez, 2006, p. 133). O filme *Ein Meer Versinkt* (1936), de Anton Kutter, satirizou o projeto Atlantropa, demonstrando os efeitos negativos se caso fosse concretizado, além de ter apontado fragilidades, como uma potencial destruição da barragem de Gibraltar, seja por um ataque ou desastre natural (Vidal, 2014, p. 39-40). Coincidemente, no mesmo ano da estreia do filme, ocorreu o início da Guerra Civil Espanhola, o que expôs ainda mais a vulnerabilidade de Atlantropa em um cenário de instabilidade (Martínez, 2006, p. 133).

Com a ascensão de Hitler, Sörgel encontrou mais dificuldade em angariar mais apoio, pois o seu declarado pacifismo e desejo de união europeia sem protagonismo alemão iam de desacordo com a liderança nazista. Sem mencionar que não havia interesse do Terceiro Reich pela África, pois já viam o leste europeu como *Lebensraum*. Entretanto, mesmo tendo sido proibido de publicar novos trabalhos devido a rejeição da Segunda Guerra Mundial, Sörgel possuía amizades dentro do partido nazista, que juntos, conseguiram no ano de 1941 fundar o Instituto Atlantropa em Munique (Vidal, 2014, p. 30-31). Além disso, alguns apoiadores de Hitler esperavam que após a vitória contra a URSS, o país voltasse a atenção para o Mediterrâneo para cumprir a utopia de Sörgel (Corts, 2007, p. 23).

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, o projeto Atlantropa ganhou um novo fôlego, com o instituto possuindo mais de mil membros. Embora criticado e visto como megalomaníaco, Sörgel conseguiu obter apoiadores, em grande parte graças à questão energética. Ademais, Sörgel havia alterado seu discurso, afastando-o do eurocentrismo evidente para promoção de uma paz mundial e coexistência entre os povos (Vidal, 2014, p. 30). Tal discurso se tornava atraente diante de um contexto de Guerra Fria e o medo de um novo conflito com bombas atômicas. No entanto, considerando que a Europa seria o centro desse possível conflito, esse discurso ainda poderia carregar em seu interior um *ethos* eurocentrista.

De qualquer forma, dada a presença do projeto nas Nações Unidas, algumas personalidades africanas foram convencidas a entrar no Instituto Atlantropa, como Leopold Senghor. Entretanto, o falecimento de Sörgel em 1952, somado com a ascensão da energia nuclear e a descolonização da África, viria pôr um fim no projeto Atlantropa, com o instituto sendo dissolvido em 1958 (Corts, 2007, p. 23).

Os trabalhos de Sörgel se tornariam objeto de atenção nos romances e em obras da cultura popular. A barragem em Gibraltar e a dessecação do Mediterrâneo apareciam em histórias de linha alternativa, geralmente abordando

uma hipotética vitória nazista na Segunda Guerra Mundial, como no livro *O Homem do Castelo Alto* de Phillip K. Dick e no videogame *Hearts of Iron IV*, especificamente na modificação (*mod*)<sup>13</sup> chamada de *The New Order: The Last Days of Europe* (*TNO*), até ter sido removido em uma atualização recente.<sup>14</sup> Isso reflete no que Sörgel havia mais criticado naqueles que consideravam não apenas os seus trabalhos como uma utopia, mas também uma ficção.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto Atlantropa, além de simbolizar uma das maiores tentativas de realizar utopias tecnológicas por meio de um megaprojeto, reflete profundamente as ambições imperialistas e coloniais que permeavam o pensamento europeu na época. Ao propor a transformação radical da geografia mediterrânea, Sörgel desejava garantir a hegemonia europeia sobre a África, em um contexto onde o controle de recursos e a dominação colonial eram considerados essenciais para a sobrevivência das grandes potências.

Embora o projeto tenha sido criticado como irrealista e fantasioso, sua análise revela aspectos importantes da mentalidade do período, especialmente no que tange às motivações e inspirações de Sörgel. Além do otimismo em um progresso científico, havia a crença de que a engenharia de larga escala poderia resolver problemas estruturais da Europa, como as guerras e a escassez de energia. Essa perspectiva estava também influenciada por correntes que remontam ao final do século XVIII, defendendo a superioridade dos europeus em

<sup>13</sup> O termo *Mod*, abreviação de "modificação", refere-se a alterações feitas por jogadores ou desenvolvedores externos ao jogo original, criando novos enredos, cenários, regras ou mecânicas.

<sup>14</sup> Cabe ressaltar que *Hearts of Iron IV* é um jogo de estratégia lançado em 2016 pela Paradox Development Studio, centrado na Segunda Guerra Mundial. A modificação *The New Order: The Last Days of Europe* imagina uma Guerra Fria alternativa, onde a Alemanha Nazista venceu a guerra e domina a Europa. Em sua versão anterior, o enredo explicava que, após a vitória, Hitler ordenou a construção de uma barragem em Gibraltar, reduzindo o Mar Mediterrâneo com efeitos desastrosos para a economia e o meio ambiente. Contudo, em uma atualização recente, o *mod* foi reformulado, e o projeto Atlantropa foi removido para alinhar o enredo a uma abordagem mais verossímil.

relação a outras culturas e até mesmo à própria natureza. O sansimonismo, por exemplo, serviu como um respaldo significativo na criação dos primeiros projetos coloniais no Mediterrâneo e na incorporação de ideias utópicas. As experiências anteriores, como as tentativas de criar um mar no deserto do Saara para estabelecer um espaço ideal para a colonização europeia, influenciaram Sörgel na elaboração do projeto Atlantropa.

A magnitude dessa proposta fez com que já fosse considerada, nas primeiras impressões, como ficcional ou impossível. Entretanto, as ideias de Sörgel, por mais que fossem desproporcionais em escala e imaginação, refletiam visões, desejos e interesses imperialistas que os europeus nutriram do continente africano. Atualmente, alguns portais e veículos de informação acabam ressaltando o lado mediterrâneo do projeto de Sörgel, não ressaltando com devida relevância o olhar central que o projeto tinha com toda África, bem como os antecedentes que influenciaram na sua criação.

Além disso, os trabalhos de Sörgel não apenas abrem espaço para refletir sobre a relação entre Europa e África no século XX, mas também apontam para a idealização de uma unidade europeia anterior à Segunda Guerra Mundial. Isso contrasta com as fortes correntes nacionalistas e totalitárias do período, embora cada uma delas, em especial o nazismo, também tivesse um projeto de criar uma hegemonia sobre a Europa e outras partes do mundo.

Portanto, é seguro afirmar que o projeto Atlantropa foi assumidamente eurocêntrico e inspirado no imperialismo do século XIX, pois Sörgel declarou em seus artigos que o objetivo maior era a Europa absorver definitivamente a África, utilizando suas áreas e populações para fortalecer o poder europeu frente ao crescente poder asiático e americano. Mesmo que tenha alterado parte de seus planos na década de 1950, o projeto de Sörgel ainda era destinado à Europa, refletindo uma mentalidade que, embora contestada, continua a reverberar em debates contemporâneos sobre eurocentrismo após a Segunda Guerra Mundial. Dessa maneira, Atlantropa expõe a ausência de limites dos desejos imperialistas no pensamento europeu no início do século XX, onde o progresso, respaldado

pela ciência e tecnologia, poderia quebrar as barreiras naturais, independentemente das consequências que isso acarretaria.

## FONTES PRIMÁRIAS

SÖRGEL, Herman. Europa-Afrika Ein Weltteil. *Sozialistische Monatshefte*. 37 (1931), H. 10, Ausg.vom 12.10.1931, 983-987 p. Bibliothek der friedrich-ebert-stiftung. Disponível em: <[http://library.fes.de/cgi-bin/digisomo.pl?id=00245&dok=1931/1931-10-12&f=1931\\_0983&l=1931\\_0987](http://library.fes.de/cgi-bin/digisomo.pl?id=00245&dok=1931/1931-10-12&f=1931_0983&l=1931_0987)> Acesso em: 05 jun. 2024.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALI, Smaïl Hadj. Os São Simonianos e a colonização da Argélia. *Revista dos Estudos Avançados*, São Paulo, v. 20, n. 56, p 225-236, 2006. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/yhW6WMh9Kbq9nWpQwN3y6Wx/?lang=pt&format=pdf>>. Acesso em: 18 ago. 2023.

ARENDT, Hannah. *Origens do Totalitarismo*. São Paulo: Companhia das Letras, Tradução Roberto Raposo, 1989.

BARROS, José D'Assunção. Os falanstérios e a crítica da sociedade industrial: revisitando Charles Fourier. Mediações. *Revista de Ciências Sociais*, Londrina, v. 16, n. 1, p. 239–255, 2011. DOI: 10.5433/2176-6665.2011v16n1p239. Disponível em: <<https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/7752>>. Acesso em: 16 ago. 2024.

BROC, Numa. Les Français face à l'inconnue saharienne: géographes, explorateurs, ingénieurs (1830-1881). *Annales de géographie*, Paris, v. 96, n. 535, pp. 302-338, 1987. Disponível em: <<https://doi.org/10.3406/geo.1987.20609>>. Acesso em: 21 mar. 2024.

COSTA, Vidal Antonio de Azevedo. *Ecos do tempo perdido: Fragmentos da gênese de uma temporalidade moderna*. Tese (Doutorado em História) - Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2002. 384 p.

CORTS, Katinka. Atlantropa. Tec21, Zurique, 2007, ed. 23 Gestaut. vol. 133. 18-23 p. Disponível em: <<https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=sbz-004%3A2007%3A133%3A%3A524>>. Acesso em: 14 jun. 2024.

FLYVBJERG, Bent; BRUZELIUS, Nils; ROTHENGATTER, Werner. *MegaProjects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003. 215 p.

LEVITAS, Ruth. *The Concept of Utopia*. Bern: Peter Lang, 2010, vol. 3. 267 p.

LOIS-GONZÁLEZ, Rúben Camilo (ed.). *Geographies of Mediterranean Europe*. London: Springer Cham, Springer Geography, 2021, 1º ed. 395 p.

MARTÍNEZ, Plácido González. Atlantropa. El sueño del Mediterráneo. *Revista NEUTRA*, Sevilha, n. 14, p. 128-133, 2006. Disponível em: <<https://www.revistaneutra.org/RN/article/view/532>>. Acesso em: 17 set. 2024.

MARTINO, Giuseppe de. The Qattara Depression. *Water Power*, Milão, 1973. 7 p. Disponível em: <[http://www.qattara.it/qattara\\_files/qattara.pdf](http://www.qattara.it/qattara_files/qattara.pdf)>. Acesso em: 26 set. 2024.

PRATT, Mary Louise. *Os Olhos do Império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, Tradução Jézio Hernani Bonfim Gutierrez, 1999. 394 p. ISBN 85-86259-64-0.

POPULAR MECHANICS. *Tunnel from Spain to Africa*. New York: Popular Mechanics, Março de 1930. vol. 53, n.º 3. 514 p. Disponível em: <[https://books.google.com.br/books?id=cOIDAAAAMBAJ&dq=Popular+Science+1930+plane+%22Popular+Mechanics%22&pg=PA366&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.br/books?id=cOIDAAAAMBAJ&dq=Popular+Science+1930+plane+%22Popular+Mechanics%22&pg=PA366&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)>. Acesso em: 30 ago. 2024.

ROUDAIRE, François Élie. Une Mer Intérieure en Algérie. *Revue des Deux Mondes (1829-1971)*. Paris, TROISIÈME PÉRIODE, vol. 3, n. 2., p 323-350, 1874. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/44750901?seq=1>>. Acesso em: 06 ago. 2023.

ROUDAIRE, François Élie. *La mer intérieure africaine*. La Société anonyme de publications périodiques, 1883. 108 p. Universidade de Michigan. Disponível em: <[https://books.google.com.br/books?id=WqZIAAAAMAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.br/books?id=WqZIAAAAMAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)>. Acesso em: 15 jul. 2023.

SAID, Edward W. *Cultura e Imperialismo*. São Paulo: Companhia de Bolso, 2011. Edição de bolso. 568 p.

SÖDERLUND, Jonas; SANKARAN, Shankar; BIESENTHAL, Christopher. The past and Present of Megaprojects. *Project Management Journal*, Newtown Square, Project Management Institute, v. 48, n. 6, p. 5-16, 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.1177/875697281704800602>>. Acesso em: 23 ago. 2024.

STUMM, Alexander. Neo-colonial Continuities in the Mediterranean Infrastructure Projects of Atlantropa and Desertec. *Ardeth*, ed. 7, p. 127-140, 2020. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/ardeth/1883>>. Acesso em: 14 jun. 2024.

TOMASELLO, Frederico. Utopia e política do movimento sansimoniano (1825-1835). In: IV Congresso Internacional de Estudos Utópicos: A Utopia Italiana - Particularidades, Problemas e Possibilidades. *MORUS UTOPIA E RENASCIMENTO*, Firenze, 2015. Università degli Studi di Firenze, vol. 10. p. 281-298. Disponível em: <<https://flore.unifi.it/handle/2158/1094620>>. Acesso em 07 jun. 2024.

VIDAL, Ricarda. Atlantropa - one of the missed opportunities of the future. In: VIDAL, Ricarda. *Alternative Worlds: Blue-Sky Thinking since 1900*. Lausanne: Peter Lang. 2014, p. 19-51. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/326468312\\_Atlantropa\\_-\\_One\\_of\\_the\\_Missed\\_Opportunities\\_of\\_the\\_Future](https://www.researchgate.net/publication/326468312_Atlantropa_-_One_of_the_Missed_Opportunities_of_the_Future)>. Acesso em 12 jun. 2024.

VOIGT, Wolfgang. Abaisser le niveau de la Méditerranée. Atlantropa: la paix, des terres et de l'énergie en abaissant le niveau de la Méditerranée. Une utopie technologique de l'âge d'or des grands projets. In: *Bulletin d'histoire de l'électricité: Utopies et Électricité*, n° 35. p. 11-17, 2000. Disponível em: <<https://doi.org/10.3406/helec.2000.1477>>. Acesso em: 11 set. 2024.

Recebido em: 13 de outubro 2024

Aprovado em: 10 de janeiro 2025