

**A implantação de empreendimentos urbanos em São Paulo e a construção da metrópole turística: a experiência do Parque Anhembi**

**Thiago Allis<sup>1</sup>**

**Ana Paula Garcia Spolon<sup>2</sup>**

**Resumo:** O presente trabalho se propõe a refletir sobre a criação dos chamados empreendimentos urbanos como equipamentos de natureza estrutural das cidades, mas também como intervenções urbanas de referência, que carregam a capacidade de colaborar com a construção da imagem das cidades. Em São Paulo, ao olharmos para algumas intervenções urbanas orientadas ao longo da segunda metade do século XX, enxergando-as como empreendimentos públicos e privados que viriam a desempenhar importante papel no desenho da imagem desta metrópole, percebemos que essas intervenções, de diferentes formas, influenciaram a construção da imagem turística da cidade, independente de seu caráter intervencionista industrial.

**Palavras-chave:** Turismo, empreendedorismo urbano, São Paulo.

Reconhecer São Paulo como uma cidade turística é, ainda, um grande desafio, seja para a gestão pública – que, através da entidade oficial de turismo (São Paulo Turismo S/A), busca construir um cenário turístico diversificado – seja para o empresariado, que, historicamente dependente da demanda por negócios, ainda não está habituado e preparado para a turisficação da cidade em termos mais genéricos.

Se por um lado São Paulo recebe anualmente 11 milhões de turistas, não parece, por outro, que as estruturas e os mecanismos de planejamento e gestão urbanos reconheçam uma dinâmica turística paulistana a ponto de explorá-la adequadamente.

A criação dos chamados empreendimentos urbanos como equipamentos de natureza estrutural das cidades pode levar, muitas vezes, à constituição de uma imagem turística das cidades. Algumas dessas intervenções, orientadas em meados do século XX, embora tivessem caráter intervencionista industrial, conseguiram este feito, o que mostra que a prática do empreendedorismo urbano talvez esteja em curso há muito

---

<sup>1</sup> Doutorando em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) e turismólogo pela Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo (ECA-USP). Professor assistente da Universidade Federal de São Carlos (UFScar), *campus* de Sorocaba, curso de Turismo. Contato: [thiagoallis@ufscar.br](mailto:thiagoallis@ufscar.br).

<sup>2</sup> Doutora e mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) e hoteleira pelo SENAC São Paulo. Professora adjunta da Universidade Federal Fluminense (UFF), Departamento de Turismo. Contato: [anapaula@turismo.uff.br](mailto:anapaula@turismo.uff.br).

tempo, bem antes de sua associação com a contemporaneidade e com o desenvolvimento intencional da atividade turística.

Um dos casos que bem ilustra esta situação é o da construção do Parque do Anhembi, na década de 1970, em São Paulo. Para analisá-la, concentramo-nos na consulta a jornais de época, de maneira a depurar a forma como essa intervenção se vinculou com o desenvolvimento da cidade e com o desenvolvimento do turismo na cidade. Foram feitas pesquisas no Banco de Dados de São Paulo (arquivado na Folha de São Paulo), em recortes de vários jornais paulistas, mediante acesso a pastas temáticas.

De maneira ilustrativa, foram recolhidos conteúdos e discursos presentes nesses jornais a respeito dos significados e perspectivas de implantação do Parque Anhembi. Trata-se de uma tentativa de aproximação de categorias de intervenção urbana que, de alguma forma, parecem compor tanto a imagem da São Paulo como metrópole industrial e metrópole de serviços, quanto como destino turístico.

Concordamos que intervenções dessa natureza têm sido interpretadas, nos dias de hoje, como grandes projetos urbanos e compreendidas exclusivamente na esteira conceitual do empreendedorismo urbano, segundo proposição de Harvey (1989). No entanto, baseamo-nos no argumento de que houve, no caso de São Paulo, diversas intervenções significativas em momentos nos quais a industrialização ainda estava no seu auge (entre as décadas de 1950 e 1970 registraram-se várias intervenções urbanas de grande porte na cidade, entre as quais se pode citar o Parque do Ibirapuera e a construção do Hilton São Paulo Hotel). Por isso, parece fazer sentido prescrutar os elementos que precocemente teriam se colocado, já naquele momento, como um marco distintivo da cidade de São Paulo, em sua afirmação como metrópole industrial e apresentação como incipiente metrópole de serviços (mas não ainda como destino turístico, ao menos não em termos oficiais).

Foi a cidade industrial que registrou o marco de conversão de São Paulo na mais importante metrópole latinoamericana. Apenas mais tarde o setor de serviços a transformaria em seu lócus privilegiado<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Embora muito se fale em desindustrialização de São Paulo, tem-se como um consenso, atualmente, que São Paulo não exatamente se desindustrializou, havendo sim um movimento de desconcentração da indústria, concomitante ao processo de descentralização, ou de formação de novas centralidades.

Tem-se, portanto, que embora a contemporaneidade apregoe a constituição relativamente recente de um grupo formado por cidades globais que se apóiam na prevalência do setor de serviços e que se inserem em fluxos econômicos de diversos níveis e dimensões, a gênese da metropolização está no momento de passagem da industrialização para a chamada sociedade urbana, no movimento que Lefebvre (2004) referenciou como sendo o da “revolução urbana”. Se nas décadas mais recentes é que se começou a insinuar um controverso alinhamento de São Paulo ao seletivo grupo das cidades globais (SASSEN, 1991), sabe-se, por outro lado, que desde a segunda metade do século XX esta dinâmica já vinha sendo desenhada.

### **1. A contemporaneidade, a urbanização e o empreendedorismo urbano**

A formação das sociedades ditas contemporâneas não se deu de uma maneira linear e cirúrgica, como querem fazer crer inúmeros teóricos. Contrariamente, as sociedades contemporâneas constituíram-se em um processo complexo e multifacetado, cujos resultados ainda são sentidos, de inúmeras formas (LEFEBVRE, 2004, 2006).

Em verdade, não se passou da sociedade industrial para a sociedade urbana contemporânea em um salto. Para além disso, a sociedade contemporânea é uma realidade que abarca as anteriores e as modifica (LEFEBVRE, 2004), constituindo novo contexto, no qual a urbanização se impõe nos mais variados sentidos e em diferentes graus, havendo inclusive sociedades urbanas que sequer chegaram a industrializar-se.

Entre os efeitos da urbanização e da constituição das sociedades urbanas contemporâneas está a modificação do caráter político e econômico do espaço, que passa a ser o lugar privilegiado da valorização do capital, inserindo-se como mercadoria no circuito contemporâneo do capitalismo.

A terra, antes tida como condição para a produção, torna-se ela mesma fator de produção, entrando para o circuito principal da economia urbana capitalista. Para a expansão das cidades, é necessária a sua comercialização, o que dá ao espaço uma nova natureza política, que envolve as práticas sociais de dominação e de conflito preconizadas por Bourdieu (2006, 2007) e Lefebvre (2008) e que têm por resultado o espaço fragmentado, descentralizado e descontínuo da contemporaneidade.

Dentro da dinâmica espacial capitalista contemporânea, surgem as diversas ações que visam à mais apropriada exploração da terra pelos agentes envolvidos com a

produção e reprodução do espaço (HARVEY, 2005, 2007; LEFEBVRE, 2008). Entre essas ações estão as práticas conhecidas como empreendedorismo urbano.

O empreendedorismo urbano é uma linha conceitual entre tantas que dizem respeito à dinâmica mundial de produção e consumo do espaço. Está relacionada ao conceito de cidade global (SASSEN, 1991) e associa-se à lógica de que o desenvolvimento imobiliário contemporâneo (iniciado na década de 1980, com auge no início do século XXI) é um fenômeno urbano mundial atrelado à expansão do setor terciário. Este, teria criado demanda por novos espaços mais adequados aos interesses da economia globalizada. A ideia de empreendedorismo urbano sustenta que a cidade global precisaria contar com espaços especializados para atender às necessidades da nova economia, capitaneada pelo “terciário avançado” (FERREIRA, 2003, p. 91).

Com isso, as cidades, em todo o mundo, que desejam fazer parte do circuito de cidades globais, precisariam orientar a transformação de suas estruturas espaciais, com vistas a adequá-las às exigências do capitalismo contemporâneo (Carlos, 2010).

Aceite-se ou não a teoria das transformações urbanas como “consequências naturais de um novo paradigma econômico” (FERREIRA, 2003, p. 213), imposto pela globalização, o empreendedorismo urbano orienta uma significativa e constante movimentação do setor imobiliário no sentido de uma reestruturação espacial interna nas cidades, muitas vezes baseada em uma lógica que defende a criação de marcos especiais de distinção, no dizer de Bourdieu (2007).

Esses marcos ajudariam a promover as cidades no circuito da competitividade global e afirmariam o ambiente construído como um dos elementos estruturais do capitalismo contemporâneo (HARVEY, 2006). Cada vez mais ocupadas e adequadas, as cidades tornam-se um tecido complexo, resultado de enormes alterações morfológicas e funcionais, que concentram novos sistemas de objetos e valores.

Esta tendência de o empreendedorismo urbano insinuar-se no mundo todo, graças ao esforço (muitas vezes até inconsciente) das cidades para fazer parte dessa rede global de competitividade urbana, é recente e pode ser vista em modelos paradigmáticos como os de Barcelona, Londres e Buenos Aires. Uma análise detalhada, entretanto, mostra que pode haver alguns formatos bastante diferentes dos modelos internacionais, curiosamente orientados há bastante tempo, antes mesmo de o conceito de empreendedorismo urbano ser alçado às pautas acadêmicas e econômicas.

Em São Paulo, por exemplo, há algumas intervenções feitas há décadas, com significativa relevância e impacto e acompanhadas de um discurso inflamado, bem na linha do que se vê atualmente, mundo afora, em relação aos chamados *flagships projects*. Estaria São Paulo, já desde meados do século XX, de alguma forma alinhada com uma política que só se tornaria explícita somente muitos anos depois?

## **2. Empreendimentos urbanos e o turismo em São Paulo: o Parque Anhembi**

A implantação do Parque Anhembi tem uma função operacional importante no turismo paulistano, que se pode depreender dos discursos da época de sua construção, que subsidiaram a consolidação da imagem de São Paulo como cidade de negócios e, portanto, vocacionada para o chamado turismo de negócios.

O entendimento da trajetória de um complexo de eventos também leva a conhecer detalhes sobre a construção das políticas públicas de turismo da cidade. Isso se dá porque a Anhembi Turismo e Eventos S/A – que, em 2005, teria seu nome mudado para São Paulo Turismo S/A – foi incumbida em 1992 de responder como órgão oficial de turismo da cidade, ampliando, portanto, o escopo original de organizadora de feiras e demais eventos.

A célula da entidade que viria a ser responsável pela política de turismo de São Paulo nasceu da conjunção de interesses de empresários da cidade e do envolvimento do setor público (com a doação do terreno, de cerca de 450 mil m<sup>2</sup>, na gestão de Faria Lima), para a instalação de um espaço de eventos então caracterizado como o “maior central de negócios do Hemisfério Sul” (FOLHA DE SÃO PAULO, 1970).

O Pavilhão de Exposições foi inaugurado em 1970, com a 7ª edição do Salão Internacional do Automóvel, em uma área quatro vezes maior do que o Parque do Ibirapuera. A construção deste espaço, considerada uma idéia ousada e grandiosa (espaço este a que viriam juntar-se outros equipamentos, no mesmo Parque Anhembi, como o Palácio de Convenções e o Hotel Anhembi), era vista como necessidade vital, uma vez que a indústria, em todos os seus setores, desenvolvia-se a olhos vistos.

O tom de entusiasmo era patente na imprensa da época:

Para fazer do Parque Anhembi a capital do turismo de negócios da América Latina, governo e iniciativa privada montaram sofisticados mecanismos de captação de dinheiro: desde os incentivos fiscais da EMBRATUR até o financiamento externo (US\$ 11 milhões), repassado por um “pool” de bancos comerciais brasileiros, numa operação inédita para o sistema financeiro do país (FOLHA DE SÃO PAULO, 1970).

Neste momento, o Ministro da Fazenda era Delfim Neto, coordenador do “milagre brasileiro”. Em depoimentos da época sobre a operação de tomada de empréstimo internacional, o caráter diferenciado da operação era apresentado como inovação do sistema bancário brasileiro: “O contrato de financiamento das obras do Parque é uma operação financeira tão complexa que tivemos de nos equiparar aos melhores banqueiros da Europa, Japão e Estados Unidos” (O GLOBO, 1971).

Até os anos de 1960, os grandes eventos da cidade – algo que já então se tornara parte do cotidiano paulistano – realizavam-se nos pavilhões do Parque do Ibirapuera, espaço que, a despeito das críticas que recebera quando dos eventos em comemoração ao IV Centenário da cidade, havia se consolidado como pólo de exposições da cidade.

O presidente da Centro Interamericano de Feiras e Salões, empresa constituída para a construção do Anhembi S.A., Caio de Alcântara Machado, relativizava a diminuição das funções do Parque do Ibirapuera argumentando que o Anhembi, além de ser uma “casa maior”, converter-se-ia em um “ponto emissor de comunicações e de vendas” (O GLOBO, 1971). O discurso de inovação tecnológica era um dos pontos fortes em favor do novo centro, servindo de “importante incentivo ao nosso desenvolvimento tecnológico”, algo de que o Parque do Ibirapuera não dispunha.

No caso do Ibirapuera, as construções ali instaladas sempre foram destaque por sua arquitetura e não exatamente por sua funcionalidade no tocante às demandas específicas para realização de feiras – apesar de sua implantação ter atendido ao perfil industrialista do presidente da comissão do IV Centenário, Ciccillo Matarazzo, que sempre focou a realização de feiras, salões e convenções no Parque do Ibirapuera.

Vale lembrar que houve intenso embate público sobre o programa para o Parque do Ibirapuera. Diferentemente, o Parque Anhembi nasce sem questionamentos. A instalação do projeto completo do Parque Anhembi – que seria concretizada apenas nos anos 2000, quando foi finalizado o hotel – efetivamente alinou-se a uma nova dinâmica que a implantação das marginais projetara, anos antes.

A ocupação de uma área originalmente de várzea, pouco integrada à dinâmica urbana até meados do século XX, criaria uma nova centralidade para além dos limites da mancha urbana consolidada de então. Por outro lado, a construção do Parque Anhembi não trouxe especulação imobiliária, tal como se observaria nas áreas de

influência do vetor sudoeste (inclusive, com estímulo de ajustes à legislação urbanística, por intermédio das operações urbanas conduzidas a partir dos anos de 1970)<sup>4</sup>.

É importante ainda registrar as perspectivas que os projetistas do Parque previam para as atividades que ali se desenvolveriam. Um dos aspectos recorrentes é a perspectiva de fácil acesso, em uma visão modernista de planejamento urbano, dependente de grandes estruturas de transporte ou do uso do carro – o que seria possível, respectivamente, com a previsão de instalação da Rodoviária do Tietê e do metrô e com a implantação das vias marginais ao Rio Tietê.

Havia, à época, argumentos de arquitetos envolvidos com o projeto no sentido de que o conjunto, por seu tamanho, criaria forçosamente o hábito de as pessoas irem ao Parque, porque lá sempre haveria algo a ser visto ou do que participar.

No que tange à sua importância para o turismo da cidade, depreende-se pelas reportagens de época que o Parque Anhembi alimentaria um fluxo de pessoas que buscam a cidade por sua importância econômica, especialmente por conta do dinamismo industrial da cidade e do Estado de São Paulo. Parece ainda haver um reconhecimento da relação entre trabalho e lazer para esses visitantes, por conta de o parque ser visto como um novo “pólo de atração turística”, mas não parece haver evidências de que pudessem interessar-se por lazer em outras áreas da cidade.

Desenhavam-se, no entanto, sugestões de pacotes casados para os frequentadores do Parque, que eventualmente poderiam deslocar-se para conhecer outros destinos, estes sim já considerados “turísticos”.

A década de 1970 era uma época de interpretações bastante superficiais sobre o turismo no Brasil, de maneira que é relativamente simples supor que, em sendo esta lógica fundamentada, os visitantes de São Paulo demandassem Brasília, ou o Rio de Janeiro, por razões de lazer. Portanto, é de se supor que poderia haver, a partir da atividade de negócios em São Paulo, uma reorientação dos fluxos de viajantes para

---

<sup>4</sup> Este aspecto merece ainda atenção no tocante aos seus desdobramentos, especialmente após a implantação da linha Norte-Sul (Azul) do metrô e a construção do Terminal Rodoviário do Tietê, intervenções que se somariam para trazer uma dinâmica urbana diferente à região. De maneira geral, porém, nota-se que, mesmo com a implantação de uma grande estrutura urbana, como Parque do Anhembi, parece não ter havido uma intensificação da dinâmica imobiliária como em outras partes da cidade, notadamente em direção ao Sul da capital, sugerindo um padrão de transformações urbanas particular para esta região da cidade.



outras capitais do país, que teriam de se “preparar para receber os que vierem ao Parque Anhembi e aproveitarem para esticar a viagem” (FOLHA DE S. PAULO, 1970).

Na mesma matéria, o cronista – não identificado – diz que “o turismo de negócios é o turismo do futuro e o Brasil joga sua prancha nessa maré montante” (FOLHA DE S. PAULO, 1970). Isso se explica pelo fato de a EMBRATUR, à época, permitir que as pessoas jurídicas (a exceção dos bancos) convertessem até 8% do imposto devido em benefício de empreendimentos turísticos – e o Centro Interamericano de Feiras e Salões S.A. era uma das opções, bem como os novos negócios hoteleiros<sup>5</sup>.

A associação de importância econômica com disponibilidade de espaços “mais apropriados” é apontada como condicionante para fazer de “São Paulo a capital brasileira do turismo”. Importante frisar que o segmento de negócios é apontado, mesmo que não intencionalmente, quase como sinônimo de turismo, de maneira que quaisquer outras motivações ou atividades são apresentadas como complementares. De fato, é patente a busca do fortalecimento da imagem de “cidade de negócios” que se vai criando desde meados do século, o que leva a uma compreensão mais dilatada dos significados dos espaços projetados no Anhembi. O tom hiperbólico vinculado às potencialidades das feiras e convenções para a cidade fica explícito no fim da matéria:

Com o Anhembi, São Paulo culmina um ciclo de manifestações comerciais iniciado no ano 500 A.C., quando Xerxes, rei da Pérsia, organizou a primeira feira mundial de que se tem notícia: uma demonstração fantástica dos produtos e dos inventos do império persa, que ia da Índia à Etiópia (FOLHA DE S. PAULO, 1970).

A cidade de São Paulo é apresentada como a cidade mais adequada para essa nova onda de turismo de negócios, que se entende como natural na capital paulista, por sua importância econômica e “papel pioneiro e líder (...) no campo do comércio e indústria no Brasil”. Nessa linha, infere-se uma tentativa de promover a cidade como centro polarizador da América Latina, algo que ainda hoje é parte do discurso de gestores públicos e grupos econômicos, em um processo de convencimento ainda em curso.

Depreende-se ainda dos artigos publicados na época uma tentativa de se construir uma imagem de São Paulo como destino turístico mais importante do que o Rio de Janeiro, com foco no turismo que gravita principalmente em torno de eventos comerciais. Citando dados de levantamentos realizados pelo Departamento de

---

<sup>5</sup> À exemplo dos investimentos realizados no Parque, foi inaugurado, em 1971, o primeiro hotel internacional do país, o Hilton São Paulo Hotel, com uso da mesma subvenção dada pela Embratur.



Promoção da Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo do Estado de São Paulo, um periódico faz uma comparação que expõe esta competição de maneira simplista e até equivocada (FOLHA DE S. PAULO, 1971):

Desembarcaram em SP, por via aérea, em 1971, 1.020.642 pessoas, embarcando 994.650, com um superávit, portanto, de 25.992 viajantes. Na Guanabara, no mesmo ano, desembarcaram 1.242.882 pessoas, contra o embarque de 1.254.723, com um déficit de 118.050 turistas.

Em primeiro lugar, há que se ter em vista que, estatisticamente, “passageiro” não é sinônimo de “turista” ou “viajante”, pelo fato de que moradores das duas cidades certamente fazem parte destas somas e, portanto, não necessariamente a contagem representa mais afluxo de turistas para estes destinos (podem ser moradores saindo ou chegando). Ademais, ainda com base nos números, a representatividade numérica de pessoas viajando de ou para o Rio de Janeiro ainda era muito mais importante do que em São Paulo<sup>6</sup> – mais uma razão que faz a noção de superávit ou déficit parecer equivocada no que concerne ao desempenho do turismo nas duas cidades.

O tom de competição (que até hoje prevalece, em muitos setores) segue na matéria, quando o articulista relata resultados de encontro sobre turismo no Rio de Janeiro, em que os profissionais do setor na cidade se dizem estarecidos com o maior dinamismo do turismo em São Paulo, presumivelmente por conta das melhores infra-estruturas paulistas – como o Parque Anhembi e o Autódromo de Interlagos.

Quando da construção do Pavilhão, em 1968, o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), Manoel da Costa Santos, sugeriu que o Centro Interamericano de Feiras e Salões seria um “núcleo irradiador” do “programa integracionista” da América Latina, sendo que São Paulo, com o Centro, ofereceria “condições ao Brasil para o comércio dessa liderança” (FOLHA DE S. PAULO, 1968).

Em outras palavras, a partir da construção de espaço para eventos, o país poderia confirmar sua proeminência na cena econômica latinoamericana, com São Paulo em papel de destaque. Na visão de um dos idealizadores do Parque Anhembi, Laymert

---

<sup>6</sup> É bem verdade que, desta década em diante, São Paulo converter-se-ia em principal portão de entrada para passageiros internacionais, denunciando ou consolidando que o eixo econômico estava definitivamente deslocado para São Paulo, inclusive no que se refere a tráfego aéreo e, ainda, turismo de negócios. Ainda assim, o aeroporto internacional do Rio de Janeiro (Galeão, atual, Antonio Carlos Jobim), passou por importante expansão no fim dos anos 1960 e, novamente, nos 1990, enquanto os aeroportos paulistas já apresentavam saturação no fim do milênio.

Garcia, o Pavilhão de Exposições, por estar em São Paulo, concretizar-se-ia como um sucesso, como se fosse um ponto comercial localizado na principal esquina do Brasil.

A idéia de que São Paulo faria parte de um seletivo grupo de cidades ficava explícito no material promocional do Anhembi, indicando que a cidade, assim como outras “grandes cidades”, conseguiria, a partir de 1970, “projeção internacional” com as “grandes feiras comerciais”, “graças ao Anhembi” (CENTRO INTERAMERICANO..., s/d). São Paulo seria a 17ª cidade no mundo a ter um centro de exposições importante, ao lado de Estados Unidos, México, Colômbia, Peru, a maior parte dos países da Europa Central, Japão e África do Sul – o que se promove com um mapa no verso do folheto. Ou seja, é São Paulo posta no circuito das grandes feiras comerciais, com a vantagem de que “um Centro destes (...) não encontrará similar em toda América Latina”.

No que diz respeito à estrutura, dois pontos são bastante recorrentes nas matérias da época: a tecnologia de construção, alinhada aos padrões da arquitetura modernista e a tecnologia de serviços, com a proposta de novos formatos de feiras e congressos.

No primeiro caso, a estrutura de alumínio – “parecendo obra de ficção” (O ESTADO DE S. PAULO, 1970) – era o ponto de atenção, enlevado nas matérias, com números superlativos (“maior área com ar condicionado do mundo”) e quase sempre comparados com os de outros espaços do mundo. O içamento da armação de alumínio foi acompanhado como grande acontecimento (FOLHA DE S. PAULO, 1969): “no rosto de cada operário ou engenheiro, a satisfação pelo feito. Para os usuários da av. Marginal, uma surpresa. A engenharia e o empresariado dão à cidade um novo parque”.

A visão de parque, neste caso, estava resumida no “feito” de conseguir erigir uma estrutura que viria a cobrir 70 mil m<sup>2</sup>, com 260 metros de lado e 14 metros de altura. O projeto estrutural foi concebido pela Alcan do Brasil S/A, com assessoria técnica do especialista canadense Cedric Marshall – “que projetou uma estrutura semelhante, mas quatro vezes menor, para a Expo-68 em Montreal” (FOLHA DE S. PAULO, 1969) – e executado pela Cia. Brasileira de Construção Fichet & Schwartz-Hautmont.

Na romanceada reportagem, fica explícito que o Parque seria como que uma negação da cidade - a realidade urbana deveria ser contemplada como paisagem, à distância:

Ao apagar as luzes, os hóspedes perceberão o grande conforto dado pelo ar condicionado, tratamento acústico, afastamento do borborinho (sic) das ruas centrais

e qualidade construtiva proporcionadas pelo Hotel Parque Anhembi – complexo conjunto turístico auto-suficiente às margens do Rio Tietê, o histórico Anhembi (FOLHA DE S. PAULO, 1969).

Apresentado como lugar “onde tudo funciona” (O ESTADO DE S. PAULO, 1970), esperava-se que as estruturas fossem um salto na oferta de espaços para eventos, especialmente internacionais.

A despeito dos problemas que o complexo enfrentaria nos anos seguintes (FOLHA DE S. PAULO, 1978), o projeto do Parque consolidar-se-ia em 2004, com a inauguração do hotel sob a bandeira Holiday Inn, com 780 apartamentos (O ESTADO DE S. PAULO, 2003). Sob a administração de Eduardo Sanovicz, vários problemas seriam sanados e seriam programadas intervenções para modernização das estruturas do Palácio de Convenções e o Pavilhão de Exposições (VALOR ECONÔMICO, 2001).

A história do Parque Anhembi mostra sua importância não somente como empreendimento urbano, mas como uma estrutura muito mais complexa, capaz de orientar a construção da imagem da São Paulo turística hoje amplamente propagandeada.

### Referências

- BOURDIEU, Pierre. *A distinção: crítica social do julgamento*. São Paulo: Edusp; Porto Alegre: Zouk, 2007(1979).
- BOURDIEU, Pierre. *A produção da crença: contribuição para uma economia dos bens simbólicos*. 3 ed. Porto Alegre: Zouk, 2006(1972, 1975, 1977).
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. “Do capital industrial ao capital financeiro”. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri e OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. (orgs.). *Geografias de São Paulo: a metrópole do século XXI*. Vol. 2. São Paulo: Contexto, 2010(2004). p. 51-83.
- CENTRO INTERAMERICANO DE FEIRAS E SALÕES. (1 folheto), s/d.
- FERREIRA, João Sette Whitaker. “São Paulo: o mito da cidade global”. Tese (Doutorado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP), 2003. 335 f.
- FOLHA DA TARDE. “Anhembi vendido em quatro minutos”. *Folha da Tarde*, 2 set. 1988.
- FOLHA DE S. PAULO. “A passarela”, *Folha de S. Paulo*, 18 nov. 1970.
- FOLHA DE S. PAULO. “Começa a montagem do Palácio de Exposições”. *Folha de S. Paulo*. 29 nov. 1969.
- FOLHA DE S. PAULO. “Integração econômica da América Latina: objetivo do Parque Anhembi”. *Folha de S. Paulo*, 12 abr. 1968.

- FOLHA DE S. PAULO. “Leilão vende o Anhembi por 15 bilhões”, *Folha de S. Paulo*. 2 set. 1988.
- FOLHA DE S. PAULO. “Leilão vende o Anhembi por 15 bilhões”. *Folha de S. Paulo*. 2 set. 1987.
- FOLHA DE S. PAULO. “Mal conservado, Anhembi é, hoje, apenas uma promessa”. *Folha de S. Paulo*. 27 nov. 1978.
- FOLHA DE S. PAULO. “Turismo de negócios, um ovo de Colombo”. *Folha de S. Paulo*, 8 out. 1971.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2005(2001). (Coleção Geografia e Adjacências).
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 16 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2007(1989).
- HARVEY, David. *The limits to capital. New and fully updated version*. London/New York: Verso, 2006(1982).
- HARVEY, David. “From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of urban governance in late capitalisme”. Estocolmo, *Geografiska Annaler*, (71b): 3-17, 1989.
- JORNAL DO BRASIL. “Prefeitura paulista privatiza o Anhembi por Cz\$ 15,3 bilhões”. *Jornal do Brasil*, 2 set. 1988.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: 1 ed., 2 reimp. Editora da UFMG, 2004(1970).
- LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2008(1972).
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 4 ed. São Paulo: Centauro, 2006(1968).
- O ESTADO DE S. PAULO. “Anhembi é acusada de desviar verba e Prefeitura investiga”. *O Estado de S. Paulo*. 27 abr. 1988
- O ESTADO DE S. PAULO. “Anhembi, onde o futuro chegou”. *O Estado de S. Paulo*, 26 jul. 1970.
- O ESTADO DE S. PAULO. “Parque Anhembi, pequeno e lotado até 1987”. *O Estado de S. Paulo*, 15 mai. 1987.
- O ESTADO DE S. PAULO. “Polícia investiga megasquema na Anhembi”. *O Estado de S. Paulo*. 6 abr. 1999.
- O ESTADO DE S. PAULO. Anhembi se arruma para os 450 anos de SP”. *O Estado de S. Paulo*. 30 nov. 2003.
- O GLOBO. “Falou, tá falado”. *O Globo*. 12 jun. 1971.
- SASSEN, Saskia. *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press, 1991.
- VALOR ECONÔMICO. “Reestruturação do Anhembi vai custar R\$ 14 milhões”. *Valor Econômico*, 5 abr. 2001.