

Robin Hueppe

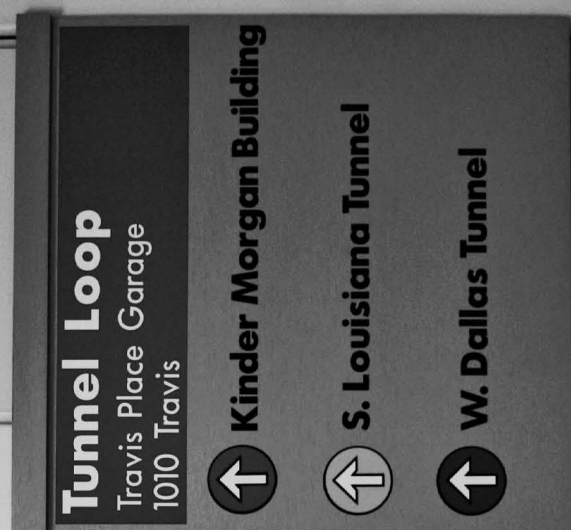
Glinsteringen in de barsten van Houston, Texas

Robin Hueppe

Shimmers in the Cracks of Houston, Texas



Deserted tunnels after lunch break/ Verlaten tunnels na de lunchpauze, Houston, 2022



Tunnel loop/ Lusvormige tunnel, 1010 Travis Street, Houston, 2022

Most of the time, urban artifacts contain deep narratives. Sometimes, tracing their stories can unravel the ambiguities structural to the optimistic design of places. Particularly in those that evade beloved notions of 'dense' and 'walkable', such as Houston, Texas, the pink shades of optimism find their inspiration in everyday encounters. Although optimism helps dodge the dead ends in the search for potential, we simultaneously must question its dodgy relationship with architecture as an agent of power.¹ Houston is a surprisingly appropriate place to show how optimism ambiguously manifests through the spatial embodiment of ignorance, resistance and change. Three artefacts seen through the lens of architectural, progress-driven optimism illustrate this argument as their stories reveal how optimism projects a future that results in problems and how we can seek for the shimmering cracks to flip the coin once more. Starting with blind-optimistic design underground, we will move upwards to persuasive-optimistic design on the ground and, finally, zoom out to the plan level for progressive-optimistic design of the city.

Walking the tunnels under Houston's downtown brings moments of wonder. Under a block at 1010 Travis Street is a way sign on the wall. Below the tunnel's name it reads the building above, whose owner operates and governs this section, while the arrows provide directions to other buildings and subdivisions. But the invisible leaves us speculating. Where is our location, for example, or the way back up and out of the tunnel? Pondering the component of a private, 11-km pedestrian rhizome, it seems as if it refuses to answer these questions. Twentieth-century oil companies probably considered direct orientation between stores and businesses more important than a general orientation in/under the city.² In 1961, the first tunnel connected an office tower to a car park and then grew via grafts and attachments. Separately managing the multiplying, private subdivisions made orientation a continuous challenge in the absence of a master plan. And the unfettered growth inadvertently turned into a labyrinthian underground of a machine-inspired future. It enabled white-collar workers to remain in the well-tempered climate of private interior spaces between their suburban home, car and office.³ Along with the heat, other troubles of the biosphere, pollution, noise or poverty, happened to be avoided, too.

Not too far from the tunnels, on a sidewalk section of Houston's Richmond Avenue, appears a conspicuous mosaic of brick pavers. Some display seals of factories dissolved over 100 years ago.⁴ Now preservation of the pedestrian right-of-way is a curious sight in the energy capital, and a look at the aging mortar filling the cracks already raises suspicion. It turns out the city built the sidewalk with recycled bricks in 1987.⁵ As part of a continuous effort to widen the asphalt, bricks might have been meant to aesthetically enhance the shrinking sidewalk. Yet before the asphalt, when the factory seals were still fresh and brick a cheap, omnipresent material, it used to signify development from wood planks.⁶ And then, again, oil came and brought an optimistic drive towards a speedy future. In Houston, however, the discarded brick became an alleviating resource for a Black community, self-paving their streets to fill the absence of public service. Today, when road works uncover historical traces, local brick can embody optimistic resistance and the unifying labour behind the bricklaying craft, one of the first in which Black and White folks work alongside each other.⁷

Seventy-five years before the sidewalk's materialisation, landscape architect Arthur Comey submitted a master plan to the growing city of Houston. In 1912, he proposed a green park belt connected through a system of 'residence boulevards' lined with live oaks. The boulevards, he writes,

¹ Mabel O. Wilson and Julian Rose, 'Changing the Subject: Race and Public Space', *Artforum International* 55 (2017), 308–314.

² Jack Byers, 'The Privatization of Downtown Public Space: The Emerging Grade-Separated City in North America', *Journal of Planning Education and Research* 17 (1998), 189–205.

³ In an exchange with architecture historian Stephen Fox, February 2022.

⁴ Charles Francis, 'The Francis Vitric Brick Co.', *The Boynton Index* 7/2 (1916).

⁵ Anna Russell, 'Notice of City of Houston Street Improvement Benefit Hearing', *The Houston Post* (1986).

⁶ Robin B. Williams, 'Hand-Made Streets: The Role Of Labor In Making, Installing And Maintaining Street Pavement Prior To The Dominance Of Asphalt', *International Association for the History of Transport Traffic and Mobility T2M, People-Works: The Labor of Transport, an Online Exhibit* (2018).

⁷ Carol McDavid, 'When Is "Gone" Gone? Archaeology, Gentrification, and Competing Narratives about Freedmen's Town, Houston', *Historical Archaeology* 45/3 (2011), 74–88.

Achter stedelijke artefacten gaan meestal diepgaande narratieven schuil. Door die verhalen te traceren kan hun dubbelzinnigheid die inherent is aan het optimistische ontwerp van bepaalde plaatsen, ontrafeld worden. Vooral op plekken die zich onttrekken aan populaire begrippen als 'verdicht' en 'beloopbaar', zoals Houston, Texas, wordt de roze gloed van het optimisme geïnspireerd door alledaagse ontmoetingen. Hoewel optimisme helpt bij het ontwijken van doodlopende wegen tijdens de zoektocht naar nieuwe mogelijkheden, moeten we tegelijkertijd vraagtekens plaatsen bij de moeizame relatie tussen optimisme en architectuur als machtsfactor.¹ Houston is een verrassend geschikte plek om te demonstreren hoe dubbelzinnig optimisme zich via een ruimtelijke staat van onwetendheid, verzet en verandering kan voordoen. Gezien door de lens van een architectonisch en door vooruitgang gedreven optimisme, illustreren drie artefacten dit argument. Hun verhalen onthullen niet alleen dat het optimisme een toekomst projecteert die tot problemen leidt, maar ook hoe we het licht dat door de barsten valt, kunnen inzetten om het over een andere boeg te gooien. We beginnen met blind-optimistisch ondergronds ontwerp, dan stijgen we op naar overtuigend-optimistisch grondgebonden ontwerp en ten slotte zoomen we uit naar het planniveau van het progressief-optimistisch stadsontwerp.

Een wandeling door de tunnels onder de binnenstad van Houston levert momenten van verwondering op. Onder een blok aan Travis Street 1010 hangt een richtingaanwijzer aan de muur. Onder de naam van de tunnel staat de naam van het gebouw erboven — de eigenaar van dit gebouw exploiteert en beheert dit tunneldeel —, terwijl de pijlen naar andere gebouwen en stukken tunnel wijzen. Maar wat onzichtbaar is, maakt ons onzeker. Waar bevinden we ons, bijvoorbeeld, en waar is de weg terug omhoog, de tunnel uit? Als we nadenken over dit aspect van het 11 km lange, particuliere voetgangersrzoom, dan is het net alsof deze weigert zulke vragen te beantwoorden. Twintigste-eeuwse oliemaatschappijen vonden waarschijnlijk de directe oriëntatie tussen winkels en bedrijven belangrijker dan een algemene oriëntatie in/onder de stad.² In 1961 verbond de eerste tunnel een kantoorstoren met een parkeergarage; vervolgens groeide hij via enten en aanhechtingen verder uit. Omdat de zich telkens uitbreidende, particuliere tunneldelen afzonderlijk werden beheerd — en er geen

masterplan was — bleef oriëntatie altijd een probleem. En de onbelemmerde groei veranderde het stelsel onbedoeld in de labyrinthische ondergrond van een op machines geïnspireerde toekomst. Het stelde kantomedewerkers in staat om altijd in het gematigde klimaat van particuliere binnenruimten tussen hun huis in de suburbs, hun auto en hun kantoor te verblijven.³ Naast de hitte konden ze zo ook andere problemen uit de biosfeer vermijden, zoals vervuiling en lawaai — of armoede.

Niet ver van de tunnels, op het stuk trottoir op Houston's Richmond Avenue, ligt een opvallend mozaïek van straatstenen. Sommige vertonen de merktekens van fabrieken die al meer dan 100 jaar geleden zijn opgeheven.⁴ Het recht van overpad van voetgangers is hier behouden gebleven, tegenwoordig een zeldzaam verschijnsel in deze energiehoofdstad. Alleen al een blik op de oude mortelspecie dat de scheuren vult, wekt vragen op. Het blijkt dat de stad het trottoir in 1987 heeft verhard met hergebruikte bakstenen.⁵ Misschien zijn er, als onderdeel van een voortdurende inspanning om het asfalt te verbreden, bakstenen gebruikt om het krimpande trottoir esthetisch te verfraaien. Maar vóór het asfalt, toen de fabrieksmerken nog nieuw waren en baksteen een goedkoop, overal voorhanden materiaal was, vertegenwoordigden ze een vooruitgang ten opzichte van houten planken.⁶ Toen kwam op zijn

¹ Mabel O. Wilson en Julian Rose, 'Changing the Subject: Race and Public Space', *Artforum International* 55 (2017), 308–314.

² Jack Byers, 'The Privatization of Downtown Public Space: The Emerging Grade-Separated City in North America', *Journal of Planning Education and Research* 17 (1998), 189–205.

³ Uitwisseling met architectuurhistoricus Stephen Fox, februari 2022.

⁴ Charles Francis, 'The Francis Vitric Brick Co.', *The Boynton Index* 7/2 (1916).

⁵ Anna Russell, 'Notice of City of Houston Street Improvement Benefit Hearing', *The Houston Post* (1986).

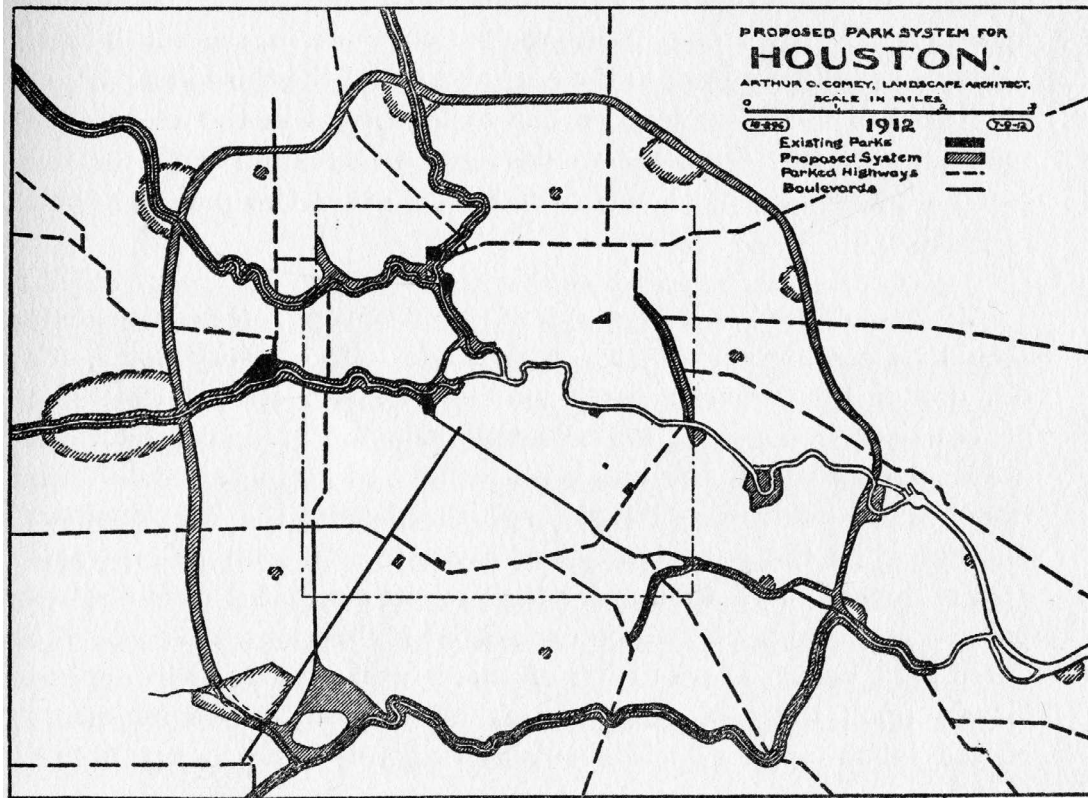
⁶ Robin B. Williams, 'Hand-Made Streets: The Role Of Labor In Making, Installing And Maintaining Street Pavement Prior To The Dominance Of Asphalt', *International Association for the History of Transport Traffic and Mobility T2M, People-Works: The Labor of Transport, an Online Exhibit* (2018).



Brick mosaic with factory seal/ Baksteenmozaïek met fabriekszegel, Houston, 2022



Brick sidewalk at Richmond Avenue/ Trottoir in baksteen op Richmond Avenue, Houston, 2022



Comey's proposed Park System/ Comey's voorstel voor een Park System, Houston, 1913



Made for pleasure driving/ Gemaakt voor plezierrijtes: Comey's North Boulevard, Houston, 2022

are 'streets made wide and restricted to pleasure driving in order to increase property values'.⁸ Basing his boulevards on 'pleasure driving' was a peculiar move — cars had only been available for a few years. And like most planners of the time, Comey used and reinforced a segregated city model for his design. So the future of his high-modern optimism lurked in the white background of the plan, between black ink patterns symbolising the boulevards. More than 100 years later, the design unfolds its political implications. Some of the city's most expensive properties today sit along the boulevard's live oaks, whose lush tree canopy covers wealthy White neighborhoods.⁹ While the arriving industrialisation kept most of Comey's plan unrealised, its optimism problematically still serves present-day landscape architects as a historical reference to complete an unfinished vision.

Incidentally, these three artefacts exemplify how optimism integrates in the material structure of Houston and how it continuously twists and turns. Bricks, once a sign of progress, were discarded for the asphalt city, then became an optimistic symbol for discriminated Black neighbourhoods, and eventually returned to downtowns and sidewalks as signifiers of both tradition and resistance. Although optimism messed up Houston, the young city would be lost without it: no tunnels with a potential to alleviate flooding during a hurricane, no bricks to pave with an inclusive heritage, and no live oaks as native evergreens to counter urban heat islands. Optimism produced and ruined and can yet save our cities once more — as long as it is aware of its strange love for utopias, ignorance and privilege, paired with a pinch of scepticism towards architecture as an agent. Whenever we delve into optimism to (re)imagine one future, others are silenced. That is why we need to sort out the ambiguities embedded in the optimistic design of places. If we look carefully, the visions are all among us, sleeping, once abandoned as crumbling dreams. And so it goes.

8

Arthur C. Comey, *Houston: Tentative Plans for its Development, Report to the Houston Park Commission* (Boston: Press of Geo. H. Ellis Co., 1913), 39.

9

Chris Servidio, 'Urban Tree Distribution Reveals Neighborhood Inequalities within Cities, Including Houston', *Urban Edge, Rice University Kinder Institute for Urban Research* (2019), published online.

beurt de olie, met in zijn kielzog een optimistische drang naar een snelle toekomst. In Houston werd de afgedankte baksteen echter een hulpmiddel en een verlichting voor een zwarte gemeenschap die bij ontstentenis van overheidsdiensten zélf haar straten verhardde. Wanneer wegwerkzaamheden vandaag de dag historische sporen blootleggen, kunnen dat lokale bakstenen zijn die iets vertellen over optimistisch verzet en de verenigde krachten achter het vak van metselaar, een van de eerste ambachten waar zwarte en witte mensen naast elkaar werken.⁷

Vijfenzeventig jaar vóór het trottoir materialiseerde, diende landschapsarchitect Arthur Comey een masterplan in voor de groeiende stad Houston. In 1912 stelde hij voor een groene corridor aan te leggen die werd verbonden door een stelsel van 'residentiële boulevards' en omzoomd met groenblijvende eiken. De boulevards beschreef hij als 'brede straten waarop men alleen plezierrijtjes mag maken, zodat de waarde van het onroerend goed stijgt'.⁸ Het feit dat hij zijn boulevards baseerde op 'het maken van plezierrijtjes' was een merkwaardige zet — auto's waren nog maar een paar jaar op de markt. En zoals de meeste planners van die tijd gebruikte en versterkte Comey voor zijn ontwerp een model van een gesegregeerde stad. De toekomst van zijn hoogst-moderne optimisme lag dus verscholen in de witte achtergrond van het plan, tussen de patronen in zwarte inkt die de boulevards symboliseerden. Meer dan 100 jaar later onthult het ontwerp zijn politieke implicaties. Sommige van de duurste gebouwen van de stad staan vandaag de dag langs de boulevard met loofbomen; hun weelderige bladerdak bedekt rijke, witte buurten.⁹ Terwijl het grootste deel van Comey's plan vanwege de opkomende industrialisatie ongerealiseerd bleef, gebruiken hedendaagse landschapsarchitecten het optimisme ervan problematisch genoeg nog steeds als een historische referentie bij het afronden van deze onvoltooide visie.

Overigens illustreren deze drie artefacten hoe het optimisme is geïntegreerd in de bouwkundige structuur van Houston en hoe het daar voortdurend wringt. Bakstenen, eens een teken van vooruitgang, werden afgedankt ten gunste van de asfaltstad, groeiden vervolgens in gediscrimineerde zwarte buurten uit tot optimistische symbolen en keerden uiteindelijk als tekenen van zowel traditie als verzet terug naar de stadscentra en trottoirs. Hoewel het optimisme Houston heeft

aangevreten, was de jonge stad zonder optimisme — zonder tunnels die overstromingen tijdens een orkaan kunnen opvangen, zonder bakstenen als verenigend erfgoed om mee te bestraten, en zonder groenblijvende eiken als inheemse vergroeners die stedelijke hitte-eilanden beperken — verloren gegaan. Het optimisme heeft onze steden gemaakt en geruïneerd en kan ze toch nogmaals redden — zolang het zich bewust is van zijn vreemde voorliefde voor utopieën, onwetendheid en privilege, gekoppeld aan een snufje scepsis ten aanzien van architectuur als gangmaker. Telkens wanneer we een beroep doen op het optimisme om een bepaalde toekomst te (her)verbeelden, wordt andere toekomst het zwijgen opgelegd. Daarom moeten we uitzoeken welke ambivalenties er besloten liggen in de optimistische ontwerpen van plekken. Als we goed kijken, zien we dat al die visies onder ons zijn, sluimerend, ooit verlaten als afbrokkelende dromen. Zo gaat dat.

Vertaling: InOtherWords, Maria van Tol

7

Carol McDavid, 'When is "Gone" Gone? Archaeology, Gentrification, and Competing Narratives about Freedmen's Town, Houston', *Historische Archeologie* 45/3 (2011), 74–88.

8

Arthur C. Comey, *Houston: Tentative Plans for its Development, Report to the Houston Park Commission* (Boston: Press of Geo. H. Ellis Co., 1913), 39.

9

Chris Servidio, 'Urban Tree Distribution Reveals Neighborhood Inequalities within Cities, Including Houston', *Urban Edge, Rice University Kinder Institute for Urban Research* (2019), online gepubliceerd.

Jeffrey Kruth

The Use of the Earth for the Good of Man Optimism and Nostalgia in Roland Wank's Public Architecture

In the midst of the Great Depression, the United States government implemented a series of built works intended to showcase an architectural modernity projecting a path out of economic precarity through the creation of large-scale public works projects. President Franklin D. Roosevelt's New Deal programmes created post offices, park pavilions, schools, infrastructure and social housing programmes to relieve economically distressed city neighbourhoods and poor rural communities alike. Through Roosevelt's close group of advisors, known as his 'brain trust', economists like Rexford Tugwell employed an army of technocrats including engineers and architects to implement a progressive vision for a post-Depression era. In the 1930s era of political and economic uncertainty, when both communism and fascism abroad appealed to an American public, Roosevelt sought a delicate political balance that would both preserve the core of a market-based capitalist development system while reigning in some of its worst impacts.

The creation of administrative arms like the Tennessee Valley Authority (TVA) created exemplary projects that aimed to reorganise the settlement patterns of entire regions through the rerouting and damming of waterways, the construction of parkways, and new towns like Norris, Tennessee. Influenced by Clarence Stein and the ideas of the Regional Planning Association of America (RPAA), programmes of environmental conservation, rural electrification and the development of modern new towns enabled the spread of ideological phrases through New Deal pamphlets like 'The Use of the Earth for the Good of Man'.¹

In this essay I examine two different projects by Hungarian-born Roland Wank as lead architect. The first is the work Wank accomplished while at the TVA (1933–1936). The second is his work outside Cincinnati, Ohio in the greenbelt town of Greenhills (1935–1938). While at different scales, both projects exemplify a reciprocal relationship between the domestic sphere and regional infrastructural

development to promote a modern ideal of 'the good life'.

Today, the diminished capacities and deferred maintenance of these forward-looking projects can be likened to what cultural theorist Lauren Berlant refers to as a 'cruel optimism'. Berlant defines this as a relation that 'exists when something you desire is actually an obstacle to your flourishing'.² I use this phrase to examine the legacy of these New Deal projects in light of a contemporary movement of progressive-minded politicians and activists seeking to create a Green New Deal structured in the image of the 1930s model.

Power and the Technological Sublime at the TVA

In 1933, the US Congress approved legislation creating the TVA, which quickly began to acquire property in the sloping topography surrounding the Tennessee River basin. The TVA sought to create a storage reservoir and hydroelectric power station at the confluence of the Clinch and Powell Rivers in an effort to encourage a consistent water supply for farmers, conserve forest land and bolster economic activity in a region totalling more than 200,000 km². Poor land use and farming practices coupled with the impacts of the Great Depression left the region impoverished and unsuitable for viable agricultural production. President Roosevelt saw the region as prime for winning over potential voters and employed his 'brain trust' of intellectual leaders to show how large-scale government intervention could fundamentally benefit collective

1

Clarence Stein completed the new town of Radburn, New Jersey in 1929. In doing so, he initiated the creation of small, regionally connected communities with access to green space and separate facilities for the automobile. See: Clarence Stein, *Towards New Towns for America* (Liverpool: University of Liverpool, 1951).

2

Lauren Berlant, *Cruel Optimism* (Durham, NC: Duke University Press, 2011), 1.