

Rändaja teel

Kaia Lehari

Sissejuhatus

Lääne kultuuris on sajandeid kehtinud kokkuleppelised reeglid pildi vaatlemiseks. Vaataja peatub kindlas punktis ja, vastavalt pildi suurusele, sobival kaugusel, et saada sellest ülevaade ning et ei tekiks astigmaatilisi moonutusi. Seejärel uurime lähivaates detaile – pintslitehnikat, pinnafaktuuri jms. Sellist vaatamise “tehnikat” õpetatakse algajale kunstihuvilisele juba lapsepõlves. Vastav kunsti-kultuuri konventsioon hakkas kujunema renessansis seoses tsentraalperspektiivi kasutuselevõtuga. Meie kaasaegne perspektiivi mõistmine on James Elkinsi järgi valgustustajastu leiutus. Gottfried Wilhelm Leibnizist alates on perspektiiv metafoorina olnud filosoofilise diskursuse mõiste, mis tänu Erwin Panofskyale jõuab tagasi kunsti ja esteetikasse.¹ Tsentraalperspektiivi areng praktilisest meetodist metafooriks näib seletavat sedagi, et kasutame n.-ö. museaalset vaatamistehnikat ka väljaspool maalikunsti nii kunstimaailmas tervikuna kui ka tehis- ja looduskeskkonnas.

Metafoorsest perspektiivist väljakasvanud kunstikonventsioon eeldab vaataja/kuulaja keha passiivsust. Me võõrandume kehast, et vaadata või kuulata. Seisame pildi, maja või skulptuuri ees, istume kontserdil või teatris. Arhitektuuri esteetilist kogemist on vaatamata pikaajalisele kriitikale siiani mõistetud valdavalt visuaalse elamusena.²

Ka looduses maastikku imetledes me peatume või istume, et näha ilusat pilti – vaadet, panoraami, perspektiivi. Kogenud vaataja ei kasuta enam raami – vaateotsijat –, ta

kadreerib avaneva vaate automaatselt tasakaalustatud kompositsiooniga pildiks. Loomulikult on sellise vaatamistehnika toetajaiks massiliselt levinud foto- ja videokaamerad ning turismitööstuses käibiv praktika tähistada ilusate vaadete nägemise/pildistamise kohti maastikus.³

Arnold Berleanti keskkonnaesteeetilise kontseptsiooni tuum on esteetilise kogemuse aktiivsus, kehaline hõivatus ja seotus keskkonnaga. Keha liikumine ei ole välistatud, vaid pigem eeldus kõikide meelte koosmõjule esteetilises kogemuses.⁴

Keskkonna esteetiline kogemine ei taandu visuaalsele elamusele ega piirdu ka keha kaasatusega, see ei ole pelk ratsionaalne maitseotsustus ega psühho-füsioloogiline mõnuntunne. Maastiku esteetilises kogemuses on võrdväärselt esindatud keha seisundist ja asendist sõltuv vahetu taju, mälestused, kujutlused ning teadmised, aga ka kultuuris kehtivad esteetilised konventsioonid. Esteetilise kogemuse aluseks on tervikelamus, milles inimene ei taandu ei looduse ega kultuuri subjektiks/objektiks, vaid kogeb samaaegselt nende kahe maailma ühtsust ja erinevust. Loodus ja kultuur ühinevad nii inimeses kui ka tema suhetes keskkonnaga. Esteetiline kogemus on protsess, mis kustutab subjekti-objekti, seesmise-välise, looduse-kultuuri, keha-nägemise jt. vastandused ning kulumineerub modaalsuselt paradoksaalses psüühilises seisundis – see on nii subjektiivselt kordumatu ja ainulaadne kui ka isetu ja en-

1 J. Elkins, *The Poetics of Perspective*. Ithaca, London: Cornell University Press, 1994, lk. 18.

2 K. Frampton, *Modern Architecture: A Critical History*. London: Thames and Hudson, 1980.

3 Y. Sepänmaa, *Face to Face with the Landscape*. – Koht ja paik / Place and Location I. Eesti Kunstiakadeemia toimetised 8. Toim. K. Lehari, V. Sarapik. Tallinn, 2000, lk. 16–19.

4 A. Berleant, *Art and Engagement*. Philadelphia: Temple University Press, 1991.

nastunustav olek. Visuaalsusel näib esteetilises tajus olevat üldistav ja distantseeriv funktsioon.

Inimene keskkonnas on liikuv, nagu on seda ka kõik elusad ja elutud “kehad” tema ümber. Esteetilist kogemust mõjutava tegurina sisaldab liikumine keerulist probleemide kobarat, mis on vaadeldav väga erinevatest aspektidest. Üks traditsioonilisemaid on liikumise kujutamine kunstis: dünaamilise optilise illusiooni loomine ning tajumine kujutavas kunstis ja arhitektuuris, autori käe ja keha liikumise jäljed siidil, lõuendil, savis või liival, dünaamiline tajutav ümberpööratud perspektiivi ning staatiline ja monokulaarne tsentraalperspektiivi puhul jne. Liikumine on probleem ka kaasaegses urbanistikas. Kino ja videoesthetika käsitleb nii kaamera liikumist kui ka liikumise kujutamist. Uuem teema on kahe vaatamisviisi suhe – pilguheit ja ainitine vaatamine (*glance/gaze*).

Keskkonnaesthetikale on inimese liikumine maastikus üks põhiprobleeme. Alljärgnevat pühendatud küsimusele, milline on erinevate liikumisviiside osatähtsus maastiku fenomenoloogilise korra kujundajana ja esteetilise kogemuse võimaldajana.

Rändajad ja paiksed

Kaks põhilist asumistüüpi ja elulaadi – rändav ja paikne – on ajaloos allunud olulistele muudatustele nii oma intensiivsusest, geograafiliselt haardelt kui ka ajaliselt kestvusest. Kogu oma kahe miljoni aastase eksistentsi jooksul on inimesed hankinud elatist korilust ja loomade küttemist kombineerides. Väikeste liikuvate salkadena elamine oli looduslikele ökosüsteemidele kõige vähem kahjustav ja võimaldas ellu jääda ka karmides oludes – Arktikas, jääaegse Euroopa tundrates, Austraalia ja Aafrika kõrbes. Tänapäeval on selline eluviis omane vaid üksikutele

inimrühmadele, nagu bušmanid, pügmeede hõimud, hadzad Aafrikas, teatud hõimud Indias ja Kagu-Aasias, mõned Austraalia põliselanikud, inuitid Arktikas ja troopiliste metsade asukad Lõuna-Ameerikas.⁵

Mõne tuhande aastaga on välja kujunenud paikne eluviis, mis põhineb looduslike ökosüsteemide suuremal muutmisel, et rajada põlde ja karjamaid. “Neoliitilise revolutsiooni” ilminguks oli ka linnade teke, käsitöölise spetsialiseerumine ning religioosse ja poliitilise eliidi tekkimine. Piir kahe elamisviisi vahel ei ole ajaliselt ega geograafiliselt selge, tegu on ökosüsteemide kasutamise erineval intensiivsusest.⁶ Paikse elulaadi levides ja rahvaarvu suurenedes kasvab surve keskkonnale.

Rändav ja paikne elulaad ei ole olnud ega ole tänapäevalgi vastandid. Ka nomaadidel on kodu: tšumm, jaranga, kibitka, tipi, vigvam või jurta, mis põlluharija majaga võrreldes on paigal vaid lühemat aega. Christopher Y. Tilley toob näite Kanada krii indiaanlaste suhtumisest oma koduruumi, mis on kantud kujutlusest, et elamu asupaik on alati üks ja seesama, sest ruumi liigendus on standardselt korduv. Milline ka elamu poleks, seesmine ruumijaotus on alati vastavuses soolise, vanuselise ja auväarsuse määra ning struktuuriga perekonnas ja selle kõrval on laagriplatsi asukoht ebaoluline.⁷

Rändava ja paikse elulaadi piiril on Lõuna-Filipiinidel elavad badjaosed, keda kutsutakse meremustlasteks, kuna osa neist elab püsivalt paatides, seega ujuvates majades, tei-

5 C. Ponting, Maailma roheline ajalugu. Keskkond ja suurte tsivilisatsioonide kokkuvarisemine. Tallinn: Varrak, 2002, lk. 33.

6 C. Ponting, Maailma roheline ajalugu, lk. 53–54.

7 C. Y. Tilley, A Phenomenology of Landscape: Places, Paths, and Monuments. Oxford, Providence: Berg, 1994, lk. 54–55.

ne osa aga keset merd vaielamutes. Badjaosed kuuluvad Filipiinide moslemite hulka ja elatuvad koorikloomade püüdmisest.⁸

Ka paiksed põlluharijad liiguvad ühest kohast teise, kuigi väiksema amplituudiga. Mägikarjamaad, naaberkülad ja -linnad või heinamaad laidudel ja soosaartel on paigad, mida saab ja peab hooajati külastama.

Liikumise ja paikse elulaadi teineteist täiendav funktsioon on eriti ilmne tänapäeval. Energeetika ja transpordi areng on loonud võimalused neonomadismiks. Kaasajale nagu keskajalegi on iseloomulik poolnomaadne elulaad. Levinud on sesoonsete puhkuste veetmine kodust eemal, ajutistes paikades: telklaagrites, kämpingutes, motellides ja hotellides, aga ka treilerites, laevadel, jahtidel jm. *Biocoastalism* ei ole ainult Hollywoodi näitlejatele omane elustiil asuda kahel rannal, kodu ja töökoha eraldatus on laialt levinud.⁹ Konverentse võib pidada lennujaamade ja hotellide konverentsisaalides, mille tulemuseks on elu- ja töökoha vahetu ühendus rännuteega. Kaks ja enam kodu ning elumaailma on üks kaasaegseid aja ja ruumi kokkurusutuse ilminguid.¹⁰

Loodusturism on oma massilisuses muutunud keskkonnale kohati ohtlikuks, mistõttu looduskaitsealadele – mägedesse, soodesse, rabadele – rajatakse märgistatud õppe- ja matkaradu. Autode juurdepääs on kas piiratud või keelatud. Need erilised “liiklusekirjad” peavad kaitsma nii haavatavat keskkonda inimese eest kui ka loodusest võõrdunud ja oskamatu linnakodanikke looduse eest.

Liikumisega on iidsetest aegadest peale seondunud müüt vabadusest. Liikumine on arhetüüpne metafoor, mille üheks süvatahendamuseks on muutumine ja uuenemine, erinevalt paigalolekust kui rutiinist ja stagnatsioonist. Müüt vabanemisest ja uuenemisest on sundinud teele tuhandeid vabatahtlikke, et vallutada ekstreemseid keskkondi – kõrgeid

mägesid, polaaralaseid, kõrbeid, ookeane ja õhuruumi.

Progressimüüt, liikumine ühesuunaliselt helge tuleviku poole, on innustanud kogema võitu ajas ja ruumis, kangelaslikku eneseületamist, olgu see siis spordi, teaduse või poliitilise vabadusvõitluse nimel. Kiiremini, kõrgemale, kaugemale ja üha rohkem – need on progressimüüdi tunnussõnad.

Looduses on täiustumine vahend ellujäämiseks, Lääne ühiskonnas on see muutunud eesmärgiks iseeneses. Renessansist alates on väärtustatud individuaalset enesetäiustamist kui enesejäädvustamist, kuid Lääne progressiidee tuumaks on paraku saanud vahendite täiustamine – siit ka tehnilise progressi ülim väärtus. Individuaalne vabadus on sellises kontekstis vabadus loodusest. Samaaegselt kehtib teine müüt, mis nagu vastanduks müüdi looduse võitmisest. Individuaalse vabaduse akt on ka põgenemine ühiskonnast, 19. sajandi romantismis sõnastatud müüt “tagasi loodusesse”.

Tegelikult ei olegi need kaks individuaalse vabaduse müüti vastandlikud, neid ühendab antropotsentrism. Individuaalne vabadus, põgenemine ühiskonnast, mida esindab urbaniseerunud keskkond, metsikusse loodusesse on võimalik tänu autole – tehnilise progressi ühele olulisele saavutusele. Autol on maagiline võlujõud, mille abil teostub ilusoorne vabadus. Teine, sama tähtis maagiline vahend on tee.

Tee

Tee ja koht on dialektiliselt ühtsed, teineteist eeldavad eluruumi struktuurielemendid. Tee

⁸ Y. Arthus-Bertrand, *La terre vue du ciel / Earth from Above*. Paris: Altitude, 2000, lk. 180.

⁹ M. Gottdiener, *Life in the Air: Surviving the New Culture of Air Travel*. Lanham, Boulder: Rowman & Littlefield, 2001, lk. 141–146.

¹⁰ M. Gottdiener, *Life in the Air*, lk. 146.

kutsub ja viib kohale, tee on saatuse, katsu-
muste ja kulgemise kehastus. Sellisena on tee
arhetüüpne metafoor.¹¹

Ennekõike on tee rajatud rada, tehniline
artefakt, mis annab ruumile hodoloogilise
struktuuri. Hodoloogiline ehk tee kaudu ava-
nev ja korrastuv ruum on fenomenoloogiline
mõiste, mis kirjeldab läbielatavat, tajuta-
vat teeruumi (*Wegraum*), mitte matemaati-
list abstraktsiooni.¹²

Kurt Lewin käsitleb konkreetset teed maas-
tikus, kus see sõltub eritingimuste ehk fak-
torite “väljast”. Täiuslik tee on lühim, ohu-
tuim, meeldivaim ja odavaim. See ei pruugi
aga olla kõige otsem tee. Tee suund, struk-
tuur ja pikkus varieerub, kuid tee püüdleb
sirgjoonelisuse poole. Hodoloogiline vahe-
maa erineb geomeetrisest vahekaugusest,
hodoloogiline suund sirgjoonest – see võib
olla ümbersõit või ringimine, et vältida ta-
kistusi või ebameeldivaid ja raskeid kohti
(jõed, järved, sood, mäed, riigipiir jms.), eba-
soovitavaid inimesi või loomi. Hirm või uudis-
himu võib samuti olla suunamuutmise põh-
jus. Suuna valik sõltub ka kliimast, aasta- ja
päevaajast, tervislikust seisundist, vanusest
ja paljust muust. Pimedus kohutab ja eksitab
nagu udu ja lumetuiskki. Hodoloogilise ruu-
mi mõistet on kasutanud ka Jean-Paul Sartre,
kuid temal tähendab see vaimset suhet ruu-
miliselt võõrandunud inimeste ja asjade vahel,
instrumentaalset ja abstraktset teed.¹³

Otto Friedrich Bollnow arendab hodoloogilise ruumi mõistet edasi selle algses tähenduses. Hodoloogilise ruumi tähtsaim suund asub eespool. Eriti on see maastiku ühesuunaline orientatsioon ilmne lahinguväljal: rinne on alati ees, sellega on maastik piiratud. Mägiteed liigendavad maastikku omamoodi – mõne kilomeetri kaugusel asuvates orgudes on külad mägedega nii eraldatud, et terveid päevi kestva raske teekonna tõttu on hodoloogiline vahemaa suur. Rannamaastik

on poolmaastik, sest meri katkestab teed, need on nagu umbed. Eriti kehtib see saarel. Ainult kalurid ja meremehed ületavad veepiiri. Jõgi kui veete on Bollnowi arvates hodoloogilise ruumi puhtaim näide, sest siin on erinevus läbielatava teekogemuse ja geograafilisele kaardile kantud abstraktse maastiku vahel eriti terav. Laevalt näib jõgi ise eriline, samuti kaldail asuv linna- või loodusmaastik.¹⁴ Erakordsus tuleneb ilmselt sellest, et piki jõge sõitmine ei ole just igapäevane kogemus.

Lewini ja Bollnowi mõtetele tuleks veel lisada, et hodoloogiline ruum sõltub tee suunale, struktuurile ja pikkusele lisaks suuresti maastikus liikumise viisist, liikumisvahendi kiirusest, mugavusest ja muudest omadustest. Vaated rongi, trammi, bussi, laeva või lennuki aknaist võivad meile pakkuda erinevaid hodoloogilise ruumi struktuuri variante, samas ka erinevaid kehakogemusi ja sellest sõltuvaid tajutingimusi. Jalakäija ja autojuhi suhe maastikuga on võrreldavad. Nad on kaks üksikut teelolijat, kelle hodoloogiline ruum ühes ja samas maastikus on oletatavasti vägagi erinev, vaatamata neid ühendavale vabadusihale, mis sunnib teele asuma. Jalakäija varustus on autojuhi omast sama erinev kui teed, mille nad valivad.

11 K. Lehari, *Embodied Metaphors. – Environment and the Arts: Perspectives on Environmental Aesthetics*. Ed. A. Berleant. Burlington: Ashgate, 2002, lk. 79–83.

12 Hodoloogilise ruumi mõiste võttis kasutusele saksa psühholoog Kurt Lewin 1934. aastal artiklis “Der Richtungsbegriff in der Psychologie. Der spezielle und allgemeine hodologische Raum”. Vt. O. F. Bollnow, *Mensch und Raum*. 8. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer, 1997, lk. 195–202.

13 O. F. Bollnow, *Mensch und Raum*, lk. 198–199.

14 O. F. Bollnow, *Mensch und Raum*, lk. 201–202.

Jalakäija teel

Inimese keha on vanim liiklusvahend, mida on kasutatud kõige erinevatel eesmärkidel: palverännakutel, sõjaretkedel, poliitilistel ja religioossetel protsessioonidel, aga ka kaupade ja sõnumite kohaletoometamisel. Liiklus on aine ja informatsiooni siirdamine ühest paigast teise, seega ka kommunikatsioon.¹⁵ Inkade riigi valitsusteid kandis edasi jooksvad käskjalad, kes edastasid sõnumi palmikute ja sõlmede kujul käest kätte järgneva vahemaa läbijale. Nii suudeti päevas läbida ligi 240 km. 15. sajandi keskel moodustas inkade riigi teatevõrk Lõuna-Ameerika rannikul tee, mille pikkus oli üle 3000 km ja mis kulges enamasti kõrgel Andides. Teed olid rajatud, kividega sillutatud, ainult kahejalgsete inimeste ja neljajalgsete loomade jaoks, sest ratast inkad ei tundnud. Häälkandjad kui professionaalsed käijad moodustasid Fesi linnas Marokos 7. sajandil eraldi tsunfti. Usbekkidel olid eraldi nais- ja meessoost sõnumilevitajad.¹⁶ Teateid elavatest sõnumikandjatest 19. sajandil on ka Eesti aladelt. Lööper (sõnumikandja) kandis punast värvi mütsi ja punaseid pükse, sinist kampsunit ja piitsa, millega peletada röövlaid.¹⁷ Näitlejad, rändkaupmehed, jutuvestjad ja rändlaulikud täitsid samuti elava ajalehe funktsiooni. Veel 20. sajandil oli Madrases (Indias) jutuvestjatel oluline koht kirjaoskamatu harimisel.

Templid, laadad, gildihooned ja teised kohad eelindustriaalse linna avalikus ruumis olid infolevi seisukohalt tähtsad. Eelindustriaalne linnatüüp on eksisteerinud enam kui 56 sajandit ja domineeris veel 20. sajandilgi Indias, Lähis-Idas ning Ladina-Ameerikas. Mõningal määral on see säilinud siiani, vaatamata osalisele tehnikale hüvede kasutamisele, ja seda ka Euroopas – Prantsusmaal, Itaalias jm.¹⁸

Folkloorses, kirjaeelses kultuuris on suuline suhtlemine ülimalt oluline. Sõnum ja sõ-

numikandja on lahutamatud. Suulise sõnumi levitaja muudab tahes-tahtmata sõnumit, lisab või jätab midagi ära – informatsioonikandja ei ole neutraalne ja on meediumi osa. Elavad sõnumikandjad – oraatorid, usukuulutajad, jutlustajad ja igat sorti propagandistid – kuulusid nii keskkonda kui ka ühiskonda, olid viimase eriline osa. Hinnang rändajale on olnud vastuoluline. Kuigi paiksed elanikud ootasid huviga uudiseid väliskeskonnast, suleti sõnumitoojate ees öösiti keskaegsete linnade väravad, asetades nad samale tasandile hulkurite, varaste ja röövlitega. Folkloorset info- tehnoloogiat võib pidada nii ökoloogiliseks kui ka sotsiaalseks faktoriks.

21. sajandi jalakäija kõndimistel on säilinud nii sotsiaalne kui ka ökoloogiline tähendus. Vaatamata erinevale motivatsioonile (sport, tervis, poliitiline manifestatsioon, loodushuvi või kunst), on ka kaasaegne jalakäija informatsioonikogu ja -vahendaja. Jalgsimatki loodusesse oma üha suurenevas marginaalsuses on muutumas sotsiaalseks žestiks ja/või kognitiivseks aktiks.

Keskkonnaestetikuile on olnud inspireerivaks näiteks inglise *land art*'i ühe juhtkuju, Richard Longi looming, kelle üks tegevusi on käimine, raja märkimine ja selle hilisem reprodutseerimine video või fotodena. Tema jäetud jäljed on märgid inimese puudutusest looduses, kehaliselt kogetud maastiku ning selle kontseptuaalse ja kultuurilise tähenduse ühtsusest. Oma käimiseiga ta nagu kirju-

15 T. Kalanti, Autoilukokemus. Mekanisoitu liike ja virtualisoituva maisema. Espoo: Teknillinen korkeakoulu, 1998, lk. 8.

16 G. Sjöberg, The Preindustrial City: Past and Present. New York: Free Press; London: Collier-Macmillan, 1965, lk. 287.

17 O. Loooris, Endis-Eesti elu-olu II. Lugemisvalu metsaelust ja jahindusest. Riikliku Kirjandusmuuseumi Folkloristliku osakonna toimetused 15. Tartu: Teaduslik Kirjandus, 1941, lk. 191–192.

18 G. Sjöberg, The Preindustrial City, lk. 335–336.

taks maapinnale, looduslikest kividest saavad kultuuri nurgakivid.¹⁹ Lisaks Inglismaale on Long jalgsimatku ette võtnud veel Islandil, Lapimaal, Boliivias, Jaapanis, Nepalis, Kesk-Aafrikas ja USA-s. Tema Nepali teerada on tõlgendatav heideggeriaanliku hümnina maale. Long kõndis seal sissekäidud rajal ja puhastas selle risust. Seda teed on käidud enne teda ja käiakse pärast ki. Kunstnik tõi oma käimise aktiga tee paistesse (*Lichtung*), maa ja inimeste liikumine sellel sai nähtavaks ja loetavaks, meeldetuletuseks inimese asumisest maal.

Long (taas)loob hodooloogilise ruumi, mida hiljem pakub meenutustena fotodel või videos. Teeruum annab läbitud maastikele uue tähenduse, toob maastiku paistesse, teeb nähtavaks. Teeruum on Longil nii vahend maastiku struktureerimiseks kui ka teos ise, kuna seegi kuulub kohana maastikku. Liikuma ja liikumatu, inimese, koha ja tee kokku kuuluvus ning ühtsus on Longi loomingut läbiv ökofilosoofiline teema.

Kohakogemusel on kognitiivne tähendus. Me võime tunde sõita autoga kaardil tähistatud kohani, et heita põgus pilk meid huvitavale mälestisele või avanevale vaatele. Jalutuskäik paigast paika annab aga hoopis teise mulje: aeglaselt eri suundadest kohale lähenedes on monumentide asetus keskkonnas muljetavaldavam, vaated oma muutumises mitmekesisemad.

Kõik kohad on maastiku sees, maastik loob koha. Käies muutub mastaap – suur osutub väikeseks, keskne perifeerseks või vastupidi. Nähtav muutub nähtamatuks ja nähtamatu kerkib esile.

Kui me selliselt liigume näiteks mesoliitikumist pärit matmispaiigale, on siin veel üks väärtus varuks. Antud koha ja maastiku pidev fenomenoloogiline teisenemine sellele jalgsi lähenemisel ei ole mesoliitikumist saadik oluliselt muutunud. Asjad meie ees või

taga, vasemal või paremal meie kehist, käeulatuses või mitte, üleval või all – need põhilised personaalse ruumi kogemused võivad olla samad mis eelajaloolistel inimestel siinsamas liikudes. Eks ühenda ju meid bioloogiline inimeseks olemine.²⁰

Topograafiline kaart ei anna maastikust terviklikku ettekujutust. Ka fotod või filmid ei suuda asendada kohalolu. Võõras maastik jääb selliselt kogemata. Kohakogemuse aluseks on terviklik tajuprotsess, milles liikumise rütmis kombineeruvad nii pilguheit kui ka pidev vaatlemine, et aja jooksul tekiks kõikide meelte ühismõjul kohatunne.

Jalakäija samm sõltub teeraja siledusest või konarusest, kiirus maapinna tõusust või langusest ja vastu- või pärituulest, nägemistingimused ilmastikust. Rändur tunneb maad jalge all, taevast ülal ja õhku enda ümber, lõhnu ja sooja- või külmakraade. Nägemine sõltub kõikidest meeltest ja ei domineeri seni, kuni liigume. Rändaja on maastiku sees.

Sama koha korduv külastamine täiendab kogemuse sügavust ja intensiivsust. Hodooloogilise ruumi variatiivsus suurendab teeruumi ja sellega seotud paikade semantilist tihedust. Koha ja tee vastandatus väheneb. Maastiku fenomenoloogilises korrastatuses on neil võrdväärne osa. Fenomenoloogiline kord on jalakäija, teeruumi ja paikade vastastikuse ja vahetu toime tulemus. See on inimese ja looduse dialoog. Kas see suhe viib harmooniani, esteetilise kogemuseni, mille sisuks on looduse–kultuuri, subjektiivse–objektiivse, oma–võõra ja teiste vastanduste ühtsuse adumine, sõltub loendamatust arvust pidevalt muutuvatest teguritest. Aga see on võimalik.

Võimalik on ka teistlaadne kogemus – aukartus ja hardus, vaimustus ja ekstaas loo-

19 P. T. Karjalainen, *Earth Writing as Humane Art*. – Koht ja paik / Place and Location I, lk. 24–25.

20 C. Y. Tilley, *A Phenomenology of Landscape*, lk. 74.

duse jõu ja võimu kogemisel, mille esteetiliselt tähistuseks on mõiste “ülev”. Jalakäija ei ole kaitstud tormi, tuisu ega vihmahoogude eest, ta võib neid heroiliselt trotsida, aga ka põgeneda, et leida varjupaik. Nii üks kui teine käitumine ei välista lõplikult esteetilist elamust. Jõulise looduskogemuse puhul on nägemine eriti mõjutatav keha poolt. Suletud silmi tormi tajuda on eriline tunne. Esteetiline kogemus on siin seotud võiduga isenda üle, oma hirmu ja ebamugavuse ületamisega, mis seguneb alistumisega suurejoonelist loodusfenomenide väele. Ekstreemne maastik – ookean, kõrb ja jääväljad – on enamasti ülevad.²¹

Ekstreemne kogemus on saavutatav kodusest maastikust lahkumisel, et tõusta mägede või kaljude tippu. Sellele pakuvad näilist analoogiat suurlinnade kõrghooned. Michel de Certeau on oma elamust hävinud Maaailma Kaubanduskeskuse 110. korrusel iseloomustanud traagiliselt prohvetliku võrdlusega – Ikarose langemisega.²² Analoogset tajusituatsiooni Eiffeli torni tipus on Roland Barthes kirjeldanud jumaliku vaatepunktina. Distantseeritud taju annab linnamaastikust kartograafilise ülevaate. Maastik on eksponeeritud intellektile virtuaalselt ettevalmistatud objektina. Vaade linnulennult laseb meil maailma lugeda, mitte ainult tajuda ja seostub seetõttu uue visuaalse tundlikkusega. Minervikus tähendas rändamine ümbritsetust meelelistest elamustest ja vaid asjade tajumist omalaadisel tõusulainel. Vaade linnulennult võimaldab eirata meeli ja näha asjades nende struktuuri.²³

Mäetipule ronija esteetiline kogemus on vastuoluline tänu maastiku vertikaalsele liigendatusele. Ebaharilik kõrgusekogemus on kehaliselt tugevalt tajutav ja sageli läbielatatav hirmuna. Samas erineb allpool nähtava abstraherumine ja taandumine visuaalseks skeemiks samuti argikogemusest. Mägironija

ei ole siiski maastikust väljas, ta jalad ja keha “mäletavad” tippu ronimist, mistõttu maastiku vertikaalne mõõde võimaldab erakordse esteetilise kogemuse. Liftiga Eiffeli torni tõusmisel selline sensuaalne kontekst puudub. Vaataja asend on all laiuvast maastikust üle olev, tippu jõudnu on mäe vallutanud ja võitnud ka oma keha vastupanu. Teeruum vastandub kohale mäetipus, inimene loodusele, nägemine kehale, valdavaks saab kontrolliv pilk ülalt alla. See ei ole enam hümn maale ega loodusele, esiplaanile tungib heroiline ülistus inimesele, eneseimetlus, jumaliku võimu ja vabaduse illusioon. Mägironija kogeb korraga kahte maastikku – ülal ja all. Hõre õhk, jääne külmus ja väsinud keha ülal, virtualiseerunud ja visualiseerunud maastik all. Ülev maastikukogemus on kahestunud ja oma olemuselt konfliktne. Kaks arhetüüpset metafoori – tee ja mägi – on pörkunud.

Saapad ja kingad

Oleme lapsepõlvest peale tuttavad arvukate lugudega saabaste ja kingade maagilisest väest. Seitsmepeniikoormasaapad tagavad absoluutse liikumisvabaduse, kristallkingake muudab Tuhkatriinu saatuse ja teeb tast printsi väljavalitu, Saabastega Kass on tänu saabastele nutikas ja osav lahendama kõiki probleeme, mis tema peremehe rännuteel ette tulevad. Muinasjutud on enamasti õnneliku lõpuga. Hans Christian Anderseni muinasjutu punased kingad toovad aga õnnetust.

²¹ Y.-F. Tuan, *Desert and Ice: Ambivalent Aesthetics*. – *Landscape, Natural Beauty and the Arts*. Eds. S. Kemal, I. Gaskell. Cambridge, New York: Cambridge University Press, 1993, lk. 139–157.

²² M. de Certeau, *Walking in the City*. – *The Cultural Studies Reader*. Ed. S. During. London, New York: Routledge, 1995, lk. 151–154.

²³ R. Barthes, *The Eiffel Tower*. – *Rethinking Architecture: A Reader in Cultural Theory*. Ed. N. Leach. London, New York: Routledge, 1997, lk. 175.

Maagiline ese toimib positiivselt ainult siis, kui maagiline toiming on õige – s.t. vastab reeglitele. Kui neid rikutakse (maagiline ese ahnuse rahuldamiseks), kingad karistavad, sunnivad lõputult tantsima; ülemäärane liikumine on eluohtlik. Hispaania saabas oli inkvisitsiooniaegne piinariist.

Jalatsite sümbolsete tähenduste kultuurijuured asetsevad sügaval. Orjad olid paljasjalgsed nii antiik- kui ka feodaalajal, saapaid, sandaale ja kingi kandsid ülikud ja vabad kodanikud. Karjapoiisi esimesed saapad olid meil veel 19. sajandil märgiks, et poiss on saanud meheks, seega olid need omamoodi initsiatsiooni rituaalsed esemed. Paljaste/kaetud jalgade rituaalne tähendus on kõigis suurtes maailmareligioonides sama oluline kui pea katmine/paljastamine. Hiina ülikute naiste moonutatud jalad imetillukestes saabastes olid samasugused staatuse ja jõudeelu sümbolid nagu keisri 30 cm pikkused sõrmeküüned.

Kaasaegses tarbimisühiskonnas on jalatsitel, nn. kõvadel aksessuaaridel, oluline koht moe imagoloogias. Jalatsid kehastavad elustiili – nooruslikku, sportlikku, pidulikku, tõist elu või vaba aega jne. Disain sõltub trendi aluseks olevast keha/jala kontseptsioonist, staatuse ja identiteedi sümbolikast. Trendikas elustiil määrab liikumisstiili, see omakorda jalatsite oma. Jalats kui elustiili kehastaja on maagiline ese, mis aitab mitte ainult väljendada, vaid ka stiliseerida, simuleerida ja stimuleerida teatud eluhoiakut – reaalselt olemasolevat või ideaalselt soovitatavat. Kingade võlujõud laseb meil ennast tunda kellegi teisena, luua kuvandi persoonist, kellele tahaksime esineda. Mood ei too kaasa täielikku identiteedi kadu tänu mängulisusele. Roland Barthes'i sõnul ei sisalda moe mänguline motiiv ohtu kaotada pea; see paljundab personaalsust ilma mingi riskita ennast kaotada, kuna rõivamood ei ole mäng, vaid

mängu märk, see on nagu märkidega klaviatuur, millelt "igavene" persoon saab valida ajutisi ja mööduvaid meelelahutusi.²⁴

Moetööstus loob võimaluse ja reklaam suunab meid pidevalt ümber kehastuma ja kuvandit vahetama. Isiksuse Mina tugevusest sõltub, kas ta mängib pakutavaid rollimänge või on asjade maagilise mõju all enastunustavalt keegi Teine. Maagiliste esemete mõju ulatus peegeldab enesetunnetuse ja -usalduse määra, sõltumatuse ja vabaduse astet. Mida nõrgem Mina, seda mõjuvam kingade/saabaste maagia.

Esteetika ja kunstiteaduse jaoks on intriigeriv üks tekstide ahel, mille on kutsunud ellu Martin Heideggeri tõlgendus Vincent van Goghi pildile "Talunaise kingad". Heidegger eristab asjade olemise kolme moodust: looduslikud ehk pelgalt asjad, teenivad tarbeasjad ja kunstiteosed. Et mõista abinõu abinõulisust, peame teadma, kuidas kingad talunaisi teenivad. Talunaine ei mõtle oma kingadele, ta lihtsalt seisab ja käib nendega. Van Goghi maalil aga esindavad talunaise kingad inimest põllul liikumas ja rasket tööd tegemas. Kingad kuuluvad maa juurde. Van Goghi maal avab meile tõe, toob esile tõe talunaise elumaailma kohta. Tõde on kingades kehastunud hümn maale.²⁵

Meyer Schapiro, Jacques Derrida, Fredric Jameson ja veel mitmed teised on andnud oma ümbertõlgenduse nii sellele pildile kui ka Heideggeri talunaise kingade tõlgendu-

²⁴ R. Barthes, *The Fashion System*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press, 1990, lk. 256–257.

²⁵ M. Heidegger, *Kunstiteose algupära*. Tartu: Ilmamaa, 2002, lk. 29–36.

sele.²⁶ Talunaise kingadele (või van Goghi saabastele?) on lisandunud terve riulitais jalanõusid René Magritte'i, Andy Warholi ja Walker Evansi piltidelt.

Lisamata järjekordset reinterpretatsiooni sellele nii tüüpilisele postmodernistlike tekstide ringmängule ümber kingapaari, võib selle näite alusel väita, et kingade ja saabaste võlujõud on suutnud endale allutada ka 20. sajandi suuri mõtlejaid.

Autojuht teel

Kiirteede, lennunduse ja infotehnoloogia areng on aja ja ruumi kokku surunud. Kaugused on taandunud ajaliselt kaduvväikes- teks. Esimene liiklusvahend – inimese keha – on aga muutunud passiivseks ja aeglaseks. Tehnika vaatenurgast on kultuuri arengu üheks eesmärgiks olnud inimese kehaliste võimete piiratuse ületamine erinevate vahendite, keha "pikenduste" abil. Kui tööriistad ja masinad on nagu käepikendused, siis liiklusvahendid on seda jalgadele.

Hobune, mis 1675. aastal eKr. Egiptuse sõjavankrite ette rakendati, muutis tehnilise evolutsiooni paradigmat.²⁷ Tööstusrevolutsioon tõi aga kaasa selle enneolematu kiirenemise. Esimene aururaudtee reisijatevedu toimus 27. septembril 1825. aastal Stocktoni ja Darlingtoni vahel Suurbritannias, esimese sisepõlemismootori ehitas Étienne Lenoir 1860. aastal. Esimene telegraafiühendus peeti 1844. aastal Baltimore'i ja Washingtoni vahel USA-s. 19. sajandi lõpuks olid leiutatud jalgratas, lennuk, aurumasin, telefon, kino. Telegraafi tulek viis kauba- ja informatsio- niveo lahku. Tänapäevastes infokanalites le- vib sõnum valguse kiirusel. Ruumiline kau- gus ei tähenda enam ajalist kestvust.

Tööstusrevolutsiooni üheks kultuuriliseks tagajärjeks on uue elulaadi ja seda võimal- davate masinate mütologiseerimine. Müüt masina jõust, mis kehastab selle juhi jõudu,

on autost vanem, selle kujundajaks on olnud nii auruvedur kui ka kõik teised liiklusva- hendid ja masinad, mis võimaldasid käsitööl- ja jalgsikäimiselt minna üle mehhaniseeritud töö- ja liikumisviisile. Rong leiutati küll enne, kuid auto on liiklusvahendina populaarsem. Vabaduse müüt konkretiseerub siin indivi- duaalse liikumisvabadusena. Täiuslik auto täiuslikul teel võimaldab kihutada kuhu iga- nes. Täiuslik tee on sile ja tasane, sirge ja kõva. Moodsa kiirtee esimene prototüüp ehi- tati 1911. aastal USA-s Long Islandil. Kol- manda *Reich*'i ajal rajati Saksamaal 3500 km riiklikke kiirteid. Pärast Teist maailmasõda saab teoks Euroopa autostumine. USA-s toi- mus see varem ja kiiremini – 1927. aastaks oli autoturg küllastunud, 55% peredel oli auto, neist pooled Ford T mudelid. Henry Fordist sai moodsa Ameerika rahvuskange- lane, kes mitte ainult ei tootnud massiliselt autosid, vaid pani aluse tarbimisühiskonna neomütoloogia massilisele tootmisele.²⁸

Disain on fiktsioon, mida masstootmine kasutab, et tõsta toodangu variatiivsust. Ray Batchelori arvates on see seotud kui mitte otsese vale, siis illusiooni loomisega. Autost

26 M. Schapiro, *The Still Life as a Personal Object – A Note on Heidegger and van Gogh*. – *The Art of Art History: A Critical Anthology*. Ed. D. Preziosi. Oxford, New York: Oxford University Press, 1998, lk. 427–431; J. Derrida, *Restitutions of the Truth in Pointing* [‘Pointure’]. – *The Art of Art History*, lk. 432–449; F. Jameson, *Postmodernism, or, The Cultural Logic of Late Capitalism*. London: Verso, 1991, lk. 6–10; H. Rapoport, *Brushed Path, Slate Line, Stone Circle: On Martin Heidegger, Richard Long, and Jacques Derrida*. – *Deconstruction and the Visual Arts: Art, Media, Architecture*. Eds. P. Brunette, D. Wills. Cambridge, New York: Cambridge University Press, 1994, lk. 151–167.

27 T. Kalanti, *Autoilukokemus*, lk. 10.

28 R. Batchelor, *Henry Ford: Mass Production, Modernism and Design*. Manchester, New York: Manchester University Press, 1994.

saab klassikaline tarbimisfetiš siis, kui sel illusioonil on maagiline võlu, kui auto on võluvahend, mis võimaldab ja kehastab illusoorset ja unistuslikku elustiili.²⁹

Roland Barthes nimetab autot meie ajastu gooti katedraali ekvivalendiks. See on massiliselt tarbitav maagiline ese. “Uus Citroën langeb silmanähtavalt taevast alla, kuivõrd teda pakutakse algusest peale välja superlatiivse *objektina*. Ei maksa unustada, et aineiline objekt on parim sõnumitooja üleloomulikkusest: ta on ühtaegu täiuslik ja algupäratu, “eikuskilt” tulev, ta on korraga endasse sulgunud ja särav, ta kehastab elu muundumist elutuks mateeriaks (viimane on ju palju maagilisem kui elu) ja lõpuks ka *vaikust*, mis kuulub imepärasuse korda.”³⁰ Uus Citroën on hümn klaasile, millele metall on ainult raamiks. Terved seinad on täis õhku ja tühjust nagu seebimullid või putukatiivad. Auto-de uus kokkupanekufenomenoloogia peab tekitama mulje senisest lihtsamast loodusest. Auto on muudetud tarbijasõbralikuks, orgaanilisse maailma kuuluvaks organismiks, loodussõbralikuks. See on müüt.³¹

Müüt on kahetine süsteem, auto kahetähenduslik müütiline ese. Müüt pakub väärtust, mille reaalne olemasolu ei ole garanteeritud, sest kavatsus või sisendus on olulisemad auto reaalsetest omadustest. Sobiva näitena müütilise tähistaja kahetisusest ja sellest tuleneva tähenduse kahemõttelisusest – nii sisendus kui konstateering – toob Barthes viibimise autos: “Niisamuti võin ma autos istudes ja läbi klaasi maastikku vaadates omatahtsi keskenduda kas klaasile või maastikule: kord tajun klaasi kohalolevana ja maastikku eemalolevana, siis, vastupidi, tajun klaasi läbipaistvust ja maastiku sügavust. Kuid selle vahelduvuse tulemus jääb samaks: klaas on minu jaoks ühtaegu presentne ja tühi, maastik aga irreaalne ja sisukas. Sama keh-tib müütilise tähistaja puhul: vorm on seal

tühi, aga presentne, mõte on puuduv, aga ometi sisukas.”³²

Auto üks otstarve on olla liiklusvahend, mis võimaldab rännata, sõita linnast ära, viia inimene maastikku. Kuid paradoksaalsel viisil ta nii eraldab kui ka ühendab inimest maastikuga. Väljasõidul võib väljas olemine olla illusioon, sest sees olemine jätkub väljas olemisega samaaegselt. Nii nagu müüt on ideaalselt korrastatud tehiskeskond kui teine loodus (mis on päris loodusest täiuslikum), on seda ka tühi tee ja piiramata kiirus, mis vabastaks meid aja, ruumi ja ühiskonna ahe-laist, ning samuti kujutus autost, mis võimaldaks meil jõuda looduse rüppe. Tühja ja takistusteta tee mütoloogia on nii sotsiaalne kui ka ökoloogiline probleem, mis varjutab tõe urbaniseerunud inimese võõrandumisest loodusest ja, veelgi enam, selle võõrandumise ökoloogilistest tagajärgedest. Loodussõbralikku bensiini reklaamitakse, kuid seda pole olemas.

Probleemne on ka autojuhi esteetiline kogemus. Autojuht näeb maastikku kas põgusate pilguheidetega kõrvale või pidevalt ja pingsalt ettepoole vaadates. Ise on ta visuaalses voolus paigal. Maastik on järgnevate pildiliste spekaaklite jada nagu teleris esitatu. Autoroolis olemine on ainult kolmandiku võrra koormavam kui tugitoolis istumine.³³

Juht on väliskeskonnast isoleeritud, ainsaks sidemeks maastikuga jääb nägemine. Keha on ümbritsetud sooja konditsioneeritud õhuga, muusika summutab välismaailma hääled. Pehmelt ja sundimatult kulgev

29 R. Batchelor, Henry Ford, lk. 136.

30 R. Barthes, Uus Citroën. – R. Barthes, Mütoloogiad. Tlk. M. Lepikult, O. Ojamaa. Tallinn: Varrak, 2004, lk. 174–175.

31 R. Barthes, Uus Citroën, lk. 174–175.

32 R. Barthes, Müüt tänapäeval. – R. Barthes, Mütoloogiad, lk. 245–246.

33 T. Kalanti, Autoilukokemus, lk. 41–43.

auto neelab kilomeetreid. Auto uinutab. Lõtvunud keha on paigal ja passiivne, samas liigub tänu kõikvõimsale autole.

Kui audititiivsed ja kinesteetilised liikumisest teavitavad signaalid nõrgenevad, võib kiirust tajuda ainult visuaalselt. Sõitja näeb maastikku mööda voolavat, kuid ei kuule ega taju seda liikumist. Kehaidentiteet kaob, roolisistuja samastub autoga.

Kiiruse kasvades maastik virtualiseerub. Terava nägemise sektor on inimesel seistes 150 kraadi, liikudes 80 km/h aheneb see 60 kraadini, kiirusel 130 km/h on see 30 kraadi.³⁴ Nurkkiirus on kihutamisel selline, et maastik vuhiseb mööda häguste laikudena. Ainus side maastikuga – visuaalne – kaob.

Tee määrab maastiku ja auto liikumissuuna. Kas ja mida autojuht näeb, sõltub autost. Auto konstitueerib sõitja. Autojuht vaatab sinna, kuhu auto suundub. Auto suunab pilku, nagu teeb seda kaameragi. Maastiku liikumine sõltuks nagu juhtimispuldist. Me näeme seda, mida kaamera või auto meile näitavad. Tuuleklaas on autojuhi ekraan. Auto muutub “vaatemasinaks”.³⁵

Liikumisvoog virtuaalses ruumis on sama hurmav kui telesaade, mida katkestada, s.t. peatuda, on ebaseeldiv. Kui autojuht siseneb autosse, väljub ta maastikust, et sellesse uuesti auto poolt suunatud pilguna tungida. Esteetiline kogemus on kõrvale tõrjutud ja asendunud teejoovastusega, kihutamiskihuga, ülimald sõidumõnuga. Muljed maastikust on põgusad, pealiskaudsed ja teisejärgulised. Kiirus tühjeneb meeled.

Kokkuvõte

Jalakäija ja autojuhi hodoloogilised ruumid on erinevad. Jalakäija liikumisviis, rada ja tema vaatamistehnika on variatiivsemad, tee avab üha uusi vaateid ja pakub erinevaid kehakogemusi. Tee on maastiku loomulik osa ja koondab maastiku enda ümber. Tee ja ko-

had on fenomenoloogilise korra kujundajain ühtsed. Mida siledam ja kergem tee, seda suurem on võimalus keskenduda maastiku tajumisele. Rändur ei teadvusta enam ei oma keha, saapaid ega teed. Tee kaob. Saapad ja keha ununevad, maastik on vahetult meelte kogeda. Esteetiline tervikkogemus on maastikus osalemine. Autojuhi sõltuvus nii teest kui ka liikumisvahendist on suurem, sest ka tee on artefaktne. Mida siledam, sirgem ja kõvem, seega täiuslikum tee, seda kiiremini on võimalik sõita. Teeruumil on kalduvus muutuda visuaalselt lineaarseks ja ühesuunaliseks, vaatevälja jääb ainult see, mis ees – tee ise. Maastik tee ümber visualiseerub, virtualiseerub ja kiiruse kasvades muutub tajumatuks. Juht naudib sõitu ja sõidukit, mitte maastikku.

Jalakäija on maastiku sees, juht väljas. Jalakäija aktiivne keha on ilmastikust ja maastikust sõltuv ja kaitsetu, autojuhi oma isoleeritud ja kaitstud välistingimuste eest, sõltuv aga autost, teest ja liikluseeskirjadest. Liikumine kui vabaduse akt on mütoloogiseeritud nii ühel kui teisel juhul.

Tõenäosus, et jalakäija saab maastikust vahetu esteetilise kogemuse, on tunduvalt suurem kui autojuhil. Lahendus näib olevat lihtne – nende kahe liikumisviisi kombineerimine. Mitte kõik kaunid kohad ei ole jalgsimatka ulatuses ja me vajame kohalesõiduks autot, et see õigeaegselt peatada, sellest väljuda ja matkata maastiku sisse.

Esteetiline kogemus eeldab tee, kingade, saabaste, autode jt. maagiliste esemete võlujõust vabanemist, et vahetult nautida loodust nii tema liigilises mitmekesisuses kui ka metafoorses mitmetähenduslikkuses ja variatiivsuses.

³⁴ T. Kalanti, Autoilukokemus, lk. 43.

³⁵ T. Kalanti, Autoilukokemus, lk. 27.

Traveller on the Road

Summary

For centuries Western culture has been characterised by established conventions concerning how images are to be seen. The viewer stops at a certain place and, in accordance with the size of the image, at the proper distance in order to catch a general view and to avoid astigmatic distortions. One then proceeds to explore the details of the image, the painter's technique, the surface of the painting, etc., by approaching for a closer look. Such a 'method' of looking is taught to the young art lover already in childhood. Along with the invention of central perspective, such artistic conventions first began to develop during the Renaissance. According to James Elkins, our contemporary understanding of perspective is an invention of the Enlightenment era. Beginning with Gottfried Wilhelm Leibniz the notion of perspective has been used metaphorically in philosophical discourse, and thanks to Erwin Panofsky it has found its way back into the domain of art and aesthetics.¹

This transformation of central perspective – from practical method to metaphor – appears to explain why the so-called museal way of looking is also used outside of painting, i.e. in the field of art as a whole, as well as in artificial and natural environments.

Artistic convention generated by the metaphorical perspective presumes the passivity of the perceiver's body. In order to look or to listen, we become estranged from our bodies. We stand in front of a picture, a house, or a sculpture; we sit in the concert hall or in the theatre. The aesthetic experience of architecture has so far been understood predominantly as a visual experience, despite long-standing criticism of such an approach.²

One pauses along a countryside walk for

a beautiful view, panorama or perspective. The experienced observer needn't use a frame – a view-finder; she automatically 'cuts' the view opening out ahead of her into an image with balanced composition. This technique of looking is naturally supported by the mass-distribution of photo and video cameras, and by the tourist industry's practice of designating those sites where one can enjoy/photograph spectacular views.³

The central concepts of Arnold Berleant's theory of environmental aesthetics are the active aesthetic experience, bodily involvement and relationship with the environment. The movements of the body are not to be excluded, rather they function as a premise of the integrated impact of all senses in the aesthetic experience.⁴ An aesthetic experience of the environment is neither reducible to visual impressions nor to bodily involvement; it is not a mere judgement of taste, nor is it a psycho-physiological feeling of pleasure. In the aesthetic experience of the landscape, unmediated sensation, memory, imagination and knowledge, which are dependent upon the condition and position of the body, are represented along with the aesthetic conventions of a concrete culture. Aesthetic experience is grounded in the integral phenomenon within which a human is not reduced to the subject/object of either nature or culture; instead s/he experiences simultaneously the similarities and differences of these two worlds. Nature and culture become

1 J. Elkins, *The Poetics of Perspective*. Ithaca, London: Cornell University Press, 1994, p. 18.

2 K. Frampton, *Modern Architecture: A Critical History*. London: Thames and Hudson, 1980.

3 Y. Sepänmaa, *Face to Face with the Landscape*. – *Koht ja paik / Place and Location I*. Proceedings of the Estonian Academy of Arts 8. Eds. K. Lehari, V. Sarapik. Tallinn, 2000, pp. 16–19.

4 A. Berleant, *Art and Engagement*. Philadelphia: Temple University Press, 1991.

united both in human beings and in their relationships with the environment. Aesthetic experience is a process which erases the subject-object, inside-outside, nature-culture, body-seeing antitheses and which culminates in a paradoxical psychic mode: the latter is subjectively unique, unrepeatable and an egoless, self-forgetting mode of being. In aesthetic perception the visual seems to fulfil a generalising and distancing function.

A human being in the environment is a moving body similar to all other live and lifeless bodies around her. Movement, as a factor influencing the aesthetic experience, presents a complex set of problems that can be approached very differently. One of the more traditional ways is to tackle those issues related to the representation of movement in art: e.g. the creation and perception of an optical illusion in the fine arts and architecture; the traces of the movements of the artist's body and hands on silk, canvas, clay or sand; dynamic perception in the case of the reversed perspective; and monocular perception in the case of the central perspective. Movement is also discussed as an issue in contemporary urban studies. The aesthetics of cinema and video analyse both camera movement and the representation of movements. A new topic is that of the relationship between two distinct ways of looking – between the glance and the gaze.

One of the central issues in environmental aesthetics is the movement of a human being in landscape. The following section of this article will discuss the importance of different modes of motion in shaping the phenomenological order of the landscape and in enabling the aesthetic experience.

The oldest mode of transportation is the human body: footwear has always been the primary 'tool' for pedestrians – we remember from our childhood numerous stories

about the magic power of boots and shoes. In the contemporary world, it is the car which possesses such magic powers that provide its user with an illusion of freedom. The road is equally important in either case – both as vehicle and as symbolic aim. Let us compare the pedestrian's relationship with the landscape to that of the driver. Both the driver and the pedestrian are two lonely travellers whose hodologic space within the same landscape is very different despite a shared desire for freedom.

The pedestrian's mode of travelling, her path and technique of looking, is more variable. The road continuously offers new images and different bodily experiences. The road is a natural part of the landscape and functions as a uniting factor in the landscape. Together, the road and places shape the phenomenological order. The better and straighter the road, the easier it is to concentrate on perceiving the surrounding landscape. The traveller becomes unconscious of her body, footwear and the road. The road disappears. The boots and the body are forgotten; the landscape becomes an object of unmediated sensation. Aesthetic experience as a whole requires participation in the landscape.

The driver's dependency on the road as a means of travel is greater since the road is an artefact. The smoother and harder its surface and the straighter the road itself, the greater is the temptation of speed. The road tends to become visually linear and one-directional: the field of vision is composed only of what lies ahead – the road itself. The landscape surrounding the road becomes merely visual and virtual, and finally, as the speed increases, it is not perceived at all. The driver enjoys the vehicle and the ride, not the landscape.

The pedestrian is located within the landscape; however, the driver is outside of it. The active body of the pedestrian is vulner-

able and dependent upon the climatic conditions and the landscape, whereas the body of the driver is isolated and protected from conditions outside the car. Nonetheless, the driver is reliant on the vehicle, the road and on the traffic rules. Motion, as an act of freedom, is mythologised in both cases. However, it is more likely that the pedestrian experiences the unmediated aesthetic feeling of the landscape rather than the driver. The solution seems to be easy: one has to combine those two modes of travelling. After all, not all beautiful sites are accessible by foot. We need a car in order to get to these places, and to stop at the right time and in the right place – to get out of the car and enter the landscape.

Aesthetic experience presumes freedom from the power of all magic vehicles, such as the road, shoes, boots, cars, etc., for the enjoyment of nature – both of the multitude of its species and of its metaphorical variety and multiple meanings.

Translated by Katrin Kivimaa

Proof-read by Justin Ions