



La passione considerata come corsa in salita

Alfred Jarry

Edizione in italiano
Giovanni Ricciardi



Patakosmos Press Open Access 2015.

(CC)Creative Commons

Patakosmos Press Open Access è un progetto divulgativo di editoria on-line che fornisce accesso in tutte le lingue dei testi scientifici, studi e ricerche patafisiche nel mondo. Il progetto ha il solo scopo di diffondere le pubblicazioni riguardanti la grande Scienza e attualmente libere dai diritti d'autore.

To publish with Patakosmos Press:

www.patakosmos.com



La passione considerata come corsa in salita

Alfred Jarry

Edizione in italiano a cura di
Giovanni Ricciardi



Original title:

La passion considérée comme course de côte

1903

In copertina

“Ubu in bicicletta” di Mauro Rea

Barabba, invocato, dichiarò la sua resa. Lo starter Pilato, sfilando il suo cronometro ad acqua o clessidra – fu così che si bagnò le mani, a meno che non vi avesse semplicemente sputato su – diede il via.

Gesù partì spedito. A quei tempi si usava, stando al buon redattore sportivo san Matteo, flagellare alla partenza gli sprinter ciclisti, come i nostri cocchieri fanno con i loro ippomotori. La frusta è allo stesso tempo uno stimolante e un massaggio salutare. Quindi Gesù, in ottima forma, partì, ma avvenne subito un incidente. Un tappeto di spine perforò tutt'intorno il pneumatico della ruota anteriore.

Ai giorni nostri si può constatare l'esatta somiglianza di questa corona di spine con quelle delle vetrine dei fabbricanti di cicli, i quali li affiggono per pubblicizzare pneumatici indistruttibili. Di certo non lo era quello

di Gesù, un semplice tubolare del tutto ordinario.

I due ladroni, che se la intendevano, presero terreno.

È falso che nella storia vi fossero chiodi. I tre, raffigurati in certe immagini sono solo gli attrezzi per smontare i pneumatici, detti «un minuto».

Occorre però, innanzi tutto, dar conto delle cadute. E per cominciare, descriviamo con poche parole la macchina.

Il telaio è un'invenzione relativamente recente. Fu nel 1890 che comparvero le prime biciclette dotate di telaio. Prima di allora il corpo della macchina era composto da due tubi incrociati perpendicolarmente l'uno sull'altro. Si trattava della cosiddetta bicicletta a corpo retto o a croce. Quindi Gesù, dopo l'incidente del pneumatico, risalì il pendio a piedi, prendendo in spalla il suo telaio o, se si vuole, la sua croce.

Molte acqueforti realizzate nel tempo, basate su documenti fotografici, riproducono la scena. Sembra però che – in seguito al ben noto incidente che pose così sfortunatamente fine alla corsa della Passione, rinnovato attualmente e quasi in coincidenza dell'anniversario, da un altro simile incidente come quello del conte Zborowski

sulla costa della Turbia – lo sport ciclistico sia stato vietato per un certo periodo, con decreto prefettizio. Il che spiega come mai nelle riproduzioni della celebre scena che si trovano nei giornali illustrati figurino biciclette piuttosto fantasiose. Si confuse la croce del corpo della macchina, la forcella dritta, con quell'altra croce. Gesù fu rappresentato con le braccia aperte e le mani sul manubrio. Osserviamo a tale proposito che Gesù pedalava disteso sul dorso, al fine di contrastare la resistenza dell'aria.

Osserviamo anche che il telaio, ovvero la croce della macchina, come certi cerchioni moderni, era di legno.

Si insinua da parte di certuni, a torto, che la macchina di Gesù fosse un velocipede, strumento piuttosto inverosimile in una corsa di montagna, in salita. Secondo gli antichi agiografi ciclofili, santa Brigida, Gregorio di Tours e Ireneo, la croce era munita di un dispositivo detto «suppedaneum». Non è certo necessario essere un grande esperto per tradurlo in: «pedale».

Giusto Lipsio, Giustino, Bosius e Erycius Puteanus descrivono un altro accessorio che ritroviamo ancora nel 1634, come riporta Cornelius Curtius, in certe croci del Giappone: una parte prominente della croce, ovvero del telaio, di legno o in cuoio, sul quale

il ciclista si mette a cavallo: evidentemente il sellino.

Queste descrizioni, peraltro, non sono più infedeli di quelle che i cinesi danno oggi della bicicletta: «piccolo mulo che si conduce per le orecchie e che lo si fa avanzare infliggendogli colpi di piede».

Abbrevieremo il racconto della corsa, riportato nei dettagli in varie opere specialistiche, ed esposto dalla scultura e dalla pittura in monumenti «ad hoc».

Sul durissimo pendio del Golgota ci sono quattordici curve. Fu alla terza che Gesù cadde per la prima volta. Sua madre, in tribuna, si allarmò.

L'ottimo gregario Simone di Cirene, la cui funzione sarebbe stata, se non si fosse verificato l'incidente delle spine, quella di «tirarlo» e di cambiargli vento, portò allora la sua macchina.

Gesù, nonostante non portasse niente, sudava. Non è sicuro che una spettatrice gli abbia deterso il volto, ma è certo che la reporter Veronica abbia preso un'istantanea con la sua kodak.

La seconda caduta avvenne alla settima curva, su un pavé sdrucchiolevole. Gesù scivolò per la terza volta, su un paracarro, all'undicesima.

Le cortigiane d'Israele agitarono i loro fazzoletti all'ottava.

Il deplorabile incidente che sappiamo avvenne alla dodicesima curva. Gesù era, in quel momento, testa a testa con i due ladroni.

Sappiamo anche che continuò la corsa da aviatore... ma questo ci porta fuori tema.

