

AÑO I, NÚMERO 4

**C/ Colón de Larreategui, 5-1º izda
48001-BILBAO**

☎ 94-4238411

correo@scbilbaina.com

www.scbilbaina.com



GORLIZ 11-04-2011

**Seguimos creciendo
"gracias a nuestros socios"**

Nuestros próximos eventos:

**Del 22 al 25 de julio
marcha "Ainsa-Hendaia", ida en
autobús, recorrido
de las tres etapas y regreso en
autobús.**

(inscritos 25 personas)

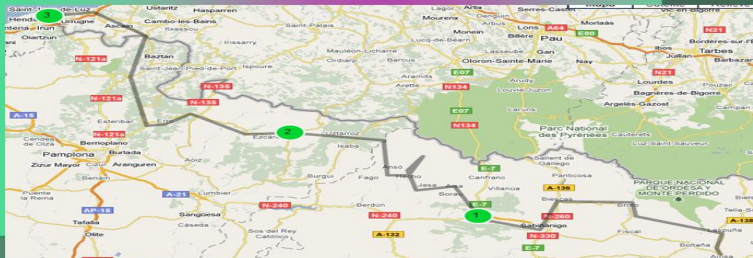
cuyo recorrido os enviaremos por correo
electrónico y publicación en nuestra
página Web y Facebook

Marcha Ainsa-Hendaia
organizada por la S.C. Bilbaina

**22 al 25 de julio 2011
(viernes)**
Horario se salida:
16,00 horas,
desde Local Social, en
autobús hasta Ainsa,
cena y hotel

**250€ por socio aproximadamente
(NO socios 50€ más)**

1ª ETAPA: AINSA - JACA, 112 km, 2.519 m
2ª ETAPA: JACA - MONTORY (Iparralde), 133 km, 2.137 m
3ª ETAPA: OTSAGABIA - HENDAIA, 152 km, 2.118 m



También del 22 al 25 de julio
se celebrará este año la
Brevet de 1.000Kms., cuyo
recorrido os enviaremos por correo
electrónico y publicación en nuestra
página Web y Facebook

Brevet de 1.000 km
organizada por la S.C. Bilbaina

**del 22 al 25
de julio de
2011**

**Horario de salida:
20,00 horas,
desde Local Social**

**Contacto: J. Miquel Amor, Larrañacain
jamaror@vodafone.net
670-635983**



BILBAO - SCB	Control Salida.
Cruce N-634 con N-625 a Orduña.	
LLODIO-LAUDIO	
AMURRIO	
ORDUÑA	
PUERTO DE ORDUÑA	
Cruce N-625 con N-1	Control
PANCORRO	
BURGOS	
OSORNO LA MAYOR	Control
PALENCIA	
Balbasas - OLMEDILLO DE ROA	
ROA DE DUERO	Control
Pesquera de Duero - VILLAMAYOR	
VALLADOLID	Control
MEDINA DEL CAMPO	Control
OLMEDO - CUELLAR	
SEPULVEDA	Control
PERAFIEL	Control
ROA DE DUERO	Control
ARANDA DUERO	Salidas por la C-111
STO. DOMINGO DE SILOS	
SALAS INFANTE	Control
Cruce a Colabar, Mondulua, Cardenadjo.	
BURGOS	Inicio N-623.
INCINILLAS	Entrada pueblo a la derecha
MEDINA DE POMAR	Control
CRUCE N-629 con C-6318	
PUERTO LOS TORREOS	
CRUCE N-629 con C-6210	
CARRANZA	Control
ZALLA	
BILBAO	Control de llegada.

**C/ Colón de Larreategui, 5-1º izda
48001-BILBAO**
☎ 94-4238411
correo@scbilbaina.com





Asamblea de socios abril-2011

“liebres” esperando



**Recuerdos: Goieherri-2009
(Xabi, Kepa, Txusma y Santi)
NO consiguieron la pose centenaria**

Resultado de la Asamblea Extraordinaria, celebrada el pasado día 15 de abril de 2011 y comentarios de actividades

Obligados por el Decreto de 2010 del Gobierno Vasco de adaptación de los estatutos de los Clubs Deportivos sin animo de lucro y previa convocatoria mediante carta personalizada y publicación en la Web, se celebró el pasado día 15 abril a las 19,00h. la Asamblea Extraordinaria con motivo de aprobar los nuevos Estatutos, para posteriormente legalizarlos en el Gobierno Vasco (Área de Cultura), con el resultado “faltaría más” de aprobación unánime de los escasos 20 socios que asistieron.

Con fecha 3 de mayo se entregó toda la documentación exigida a la espera de confirmación y aprobación de nuestro documento para regirnos en el futuro, quedando inscritos con el N° 80, como Club Sociedad Ciclista Bilbaína, que dicho de paso ya teníamos antes y se ha respetado.

También comentar que seguimos creciendo en participación, tanto en las excursiones de los sábados y las oficiales de los domingos. Asimismo las Brevets de 200Kms. (2) la de 300 kms., 400kms. y 600Kms., celebradas hasta la fecha han sido un éxito de participación de cicloturistas de varias Sociedades Ciclistas. En cuanto a las dos charlas que se han dado hasta ahora, se ha cumplido con una participación adecuada, observando que las fechas más idóneas para este tipo de eventos es fuera de temporada, dado que los socios prefieren centrarse en la cantidad de marchas especiales y salidas en el calendario oficial.

En la marcha a Dorleta que participó junto con nosotros la Sociedad Ciclista Ariz y Sociedad Ciclista El Funi, también se nos juntaron los de Santutxu, fue muy amena y compartimos el desayuno juntos en Landa, regresando a “cuchillo” como siempre, se volverá a repetir con alguna otra Sociedad Ciclista del entorno.

La marcha a Barindano resultó un éxito con la participación de 23 socios, que disfrutamos de una gran comida, como siempre y regreso en autobús con parada

para compras “muy divertido”.

Saludos Pedro Vázquez (Presidente)

Brevet 300Kms., todavía sonrien
Brevet 300Kms., todavía sonrien



“Crónicas atrasadas, pero de rabiosa actualidad”

En Zeanuri



Fecha: 30/01/2011-Hora: 9,00h-Distancia: 35km

Ruta: Zeanuri-Barazar-Otxandio-Urkiola-Alto de Dima-Barazar-Zeanuri

Crónica: Menuda la que nos espera. Aunque la ruta no es de un kilometraje elevado se va a compensar con la dureza del recorrido, el tiempo húmedo y frío, y el extra de barro que hace que haya que trabajar más de la cuenta.

Somos cinco los que nos damos cita con traslado en vehículo, para afrontar la que para mí a sido la más exigente de las rutas de esta temporada por el momento, ya que como he dicho antes las condiciones tanto climáticas como físicas ponía a cada uno en su sitio. Se comentaba que si no habría tanto barro se podía hacer en una hora menos, cosa que se agradecería. Tampoco la niebla nos dejaba apreciar el paisaje e incluso los “GPS” de marras se equivocaban, teniendo a veces que rectificar para coger la buena dirección. Con el tentempié en Urkiola entramos algo en calor para afrontar la última parte hacia el Alto de Dima y ya bajar por Barazar al lugar de salida. Duro trayecto que nos hace darlo todo sin remisión y sin posibilidad de marcha atrás.

Trialleras comprometidas, duras ascensiones, pistas con rodaduras profundas que te hacen estar cambiando continuamente la trazada en un equilibrio constante con caídas absurdas, todo esto le va forjando a uno y enseñándole a sufrir.

Ya en Zeanuri toca cambiarse de ropa ya que llegamos hechos una pena, y también darle un chapuzón a la bici que a la pobre no se la reconoce. Valga un dato para darse cuenta de la embarrada, los cambios se trababan lo que coloquialmente se conoce como “chupón” con el consiguiente riesgo de roturas no deseadas, y menos por esos caminos del “Diablo”.

Pues eso que ya pasa ala historia como una de las más odiadas y sucia ruta realizada por mi parte. Un saludo para todos y hasta otra. Agur.

Fecha:16/01/2011-Hora: 9H-Distancia:56 Km.

Ruta: Bilbao-Usánsolo-Upo-Arrigorraga-Galdakao-Vivero-Bilbao

Crónica: Con una buena participación aunque de la SCB estamos los de siempre, se pone en marcha la décima de las rutas con tiempo seco soleado y frío. La ruta transcurre en amigable camaradería en la ascensión al monte Upo sin demarrazes ni exhibiciones variadas. Nos encontramos con otra cuadrilla compañeros de fatigas y con un saludo bttero cumplimos el ritual de la buena praxis montañera. De pronto a alguien se le ocurre que se podría alargar un poco más la ruta y propone bordear Mandoia y así que salga algún kilómetro más. El caso es que no como pero terminamos donde parece ser no teníamos que haber llegado. Despiste general y comienzan las especulaciones de donde carajo estamos. Fijándonos en los montes a la vista, ya decidimos una orientación que será la buena pues todo es bajar y claro, no íbamos a remontar después lo bajado. Al final el alargamiento de ruta supone 15 Km. extras pero de asfalto. No todos completan el trayecto y toman las de Villa Diego.

Sin mayores problemas y bien manchaditos de barro concluimos esta improvisada ruta. Un Saludo a todos y hasta otra. Agur.

Comentarios salidas BT

Año-2011





Este grito de guerra que nació para animar a los leones de San Mamés ha sido adoptado como expresión de triunfo deportivo en todo el estado. Así, no es extraño escuchar o leer que a un equipo le quedan equis minutos para entonar el alirón, o que tal resultado aleja a otro del alirón final. Pero cuál es el origen del término? **Bascóok** lo desvela aquí y ahora.

Alirón!, Alirón! El Athletic campeón..



A finales del siglo XIX, en las mineras de hierro de Bizkaia, cuando se encontraba una nueva veta de hierro de extrema pureza, el ingeniero de la mina (generalmente británico), ponía una marca que decía "ALL IRON" (todo hierro en inglés) y entonces los mineros cobraban una paga extra.

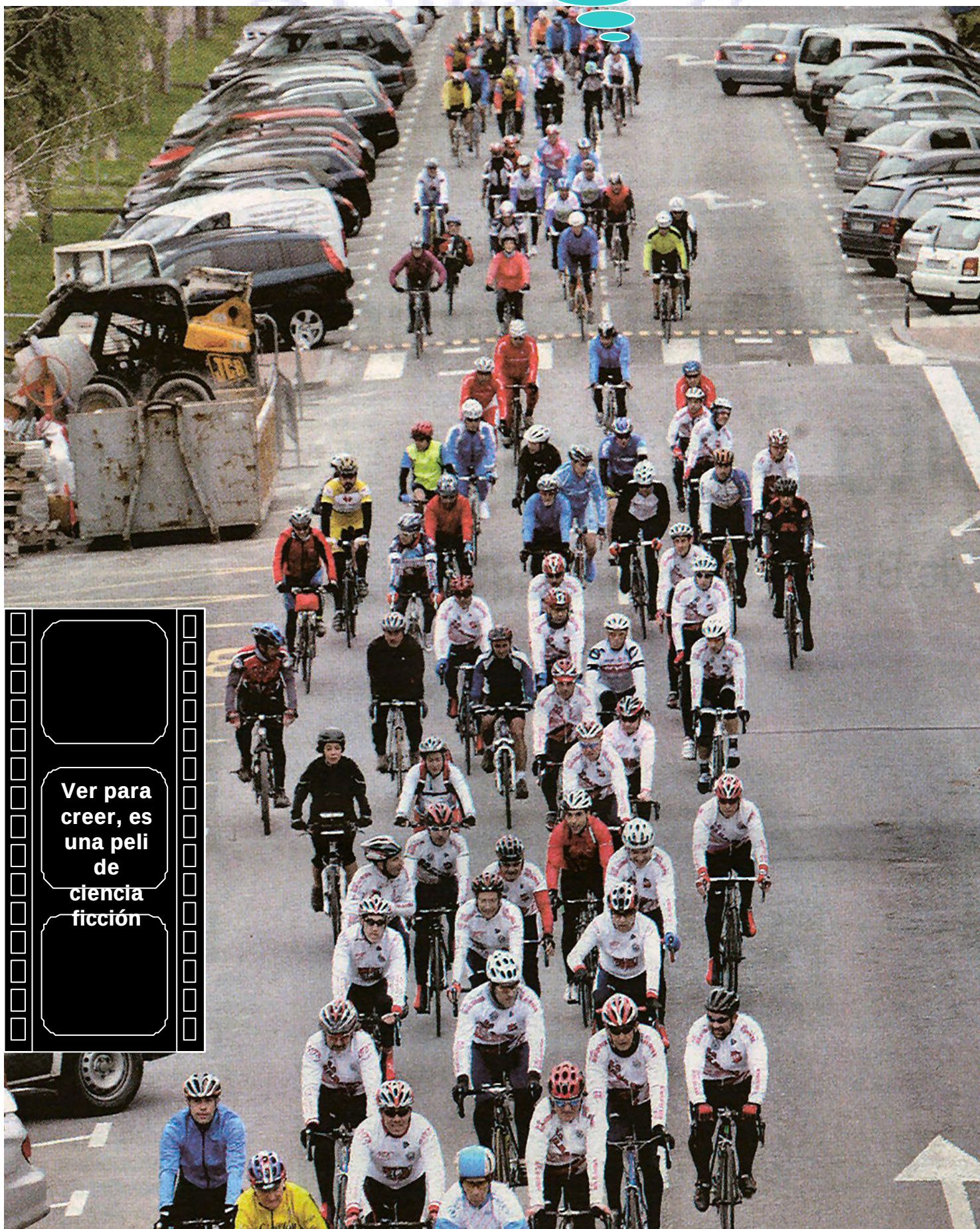
Por este motivo, cada vez que los mineros de la Ría del Nervión picaban y hallaban una nueva veta gritaban eufóricos "alirón", "alirón".... A lo que no tenemos más que añadir que... el **Athletic campeón!**



At the end of the 19th century, in the iron mines of Bizkaia, when an iron vein of extreme purity was found, the engineer of the mine would shout "ALL IRON" and then the miners would be paid extra.

For this reason, every time the miners of the Ría del Nervión (the Nervión estuary) cut the stone and found a new vein they would shout happily "aliron, aliron".... Expression which has become the cheer of the Athletic Club de Bilbao.

¡increíble! Los de
la Bilbaína juntos



Ver para
creer, es
una peli
de
ciencia
ficción



Dorleta 15-05-2011, con S.C.Ariz y S.C. el Funi



Brevet 400 kms. 21-22 mayo



Barindano 130kms. 28 mayo



**M
a
r
c
h
a
s

2
0
1
1**



Ruta de la Reconquista 2 al 5 de Junio-2011



Este no necesita que le empujen



M
a
r
c

Carrera de Irala (cadetes) 11-06-2011



Aquí mando YO

h
a
s

Iruña-Iruña 26-06-2011, (alguno sin ropa de vestir)



Rokefor

¡A mí también me gusta la cerveza y el chori!



2
3
1
1

NUESTRAS AVENTURAS

Lieja Bastoña Lieja 2011: Mi cita con la historia

Texto: Javier Sánchez-Beaskoetxea



¡Me cago en la leche! El miedo que tenía de quedarme dormido al tener una habitación para mí solo se ha hecho realidad. Habíamos quedado en levantarnos a las 5 de la mañana para salir a las 6 y ya son las 6 menos 20. Bueno. Un rato más que he dormido, eso que lo agradecerá el cuerpo. Tranquilo. Desayuno con calma y me preparo bien.

Las 6 y cuarto pasadas y salgo del Hotel yo solo. Espero encontrar a la primera el Country Hall de Lieja, ya que en mi sobre no estaba la carta de sellado y tengo que ir a pedirla.

Vale. Ya tengo la carta para los controles. Bajo con frío la Cota de Boncelles hasta Tilff, donde comienza el recorrido oficial. Me ponen el primer sello (bueno, en vez de un sello lo taladran con un taladro de los que usaban antes los "picas" en los trenes, cuando éramos jóvenes) y empiezo la marcha, la [Lieja Bastoña Lieja](#), la decana de las carreras del ciclismo mundial. Nosotros, los cicloturistas, no hacemos exactamente el mismo recorrido que los profesionales, ya que todos los años cambian algo. Además, nosotros salimos y llegamos en un pueblo cerca de Lieja, Tilff. Este año no nos toca subir La Redoute, y es una pena ya que es la subida más dura de la carrera y la más famosa.

Cojo un grupito que rueda bien y vamos pasando los primeros kilómetros. Hay solo 7°C y no me quitaré ni el paravientos ni los guantes largos hasta el primer avituallamiento.

Vamos rodando paralelos al río Ourthe, lo que hace que haya un poco de bruma y una humedad muy desagradable, pero la carretera es bonita y en la superficie del agua una fina neblina matinal pone un toque de encanto al paisaje.

Con tranquilidad llegamos al kilómetro 25 y las flechas nos conducen a la derecha a la primera cota del día, la de Chambralles. Está señalada con una pendiente máxima del 20%, y creo que la indicación es buena. La cota nos sirve para ir dejando atrás el frío, y como no es muy larga, unos 2 km, no me cuesta mucho el pasar la rampa dura, aunque el cuerpo nota todavía la pereza y el sueño que tiene, las 16 horas de autobús desde Bilbao pasan factura.

Tras esta primera toma de contacto con las cotas de las Ardenas, por un terreno rompepiernas llego al primer avituallamiento. Me pican la hoja del control, cojo agua, me quito las prendas de abrigo y como algo antes de salir de nuevo a la carretera.

Viene ahora un tramo que tiende a subir casi todo el rato hacia Bastoña, además, hay un ligero viento en contra, pero no me impide rodar con cierta velocidad en el grupo en el que voy.

Aunque en la hoja de ruta sólo tenemos ocho cotas oficiales, la realidad en este recorrido es que apenas hay un llano que se pueda llamar así. Es un continuo sube y baja que me obliga continuamente a jugar con los cambios y a calcular mis fuerzas. Hay repechos que los subo en plato, tirando de fuerzas, y en otros decido poner el plato pequeño y subir con más tranquilidad.

Voy pasando los kilómetros y llego a la segunda cota oficial, la de Bonnerue. No es tan dura como la anterior y aprovecho para sacar algunas fotos. El paisaje es todo el rato muy verde, con muchas granjas y pueblos pequeños. Me recuerda a la Bizkaia rural.

Poco después de terminar la bajada me encuentro con mis amigos riojanos y vascos, compañeros del viaje de [custom4us](#), que vienen todos juntos desde el Hotel. Han parado por una avería, y como queda poco para el avituallamiento de Bastoña les digo que me adelanto y que nos juntaremos allí.

En Bastoña el avituallamiento es más grande. Mientras bebo y como llegan los demás. Estamos un buen rato parados, hasta que los mecánicos logran arreglar la avería. De mientras aprovechamos para sacarnos unas fotos en un monumento a la carrera que hay en el pueblo en una rotonda. Quiero pensar que en ese lugar era donde hacían el giro en las primeras ediciones de la carrera para volver a Lieja.

SIGUE.. JOER QUE PESADO



Ya todo solucionado salimos de Bastoña. Formamos un buen grupo, ya que solo nosotros somos más de 20. Poco a poco se nos une más gente, así que en pocos kilómetros vamos un buen pelotón rodando a un ritmo sostenido y llevadero. Bueno, llevadero hasta que poco antes del siguiente avituallamiento, una sucesión sin interrupción de cotas no puntuables nos hacen a más de uno que perdamos el grupo. No se trata de forzar cuando aún nos quedan 100 desconocidos kilómetros por delante.

Así que sigo a un ritmo más cómodo para mí. En el avituallamiento estoy el tiempo justo y salgo por delante de los demás, ya que sé que no tardarán en cogerme.

Ahora el perfil es cada vez más duro. Casi seguidas están las cotas de Mont le Soie y la de Wanne. No son de las duras, pero noto las horas y los kilómetros.

En esta última cota me pasa el grupo, pero casi entramos juntos al siguiente control. Allí me paro a descansar un poco más que ellos y ya les pierdo de vista hasta el Hotel.

Poco después de salir, un giro brusco a la izquierda da comienzo a la cota de Amermont, las más dura. Un cartel indica que son 3,6 km a 5,5% de media, pero con una rampa del 23% máxima. Y las rampas duras están al comienzo, así que meto el 34x27 y tirando de riñones voy subiendo mejor de lo que esperaba. La parte final es más tendida y tras un pequeño descenso, pasamos por un pueblo con un tramo de pavés de unos 500 metros en ligero ascenso. Aquí, recordando el Tour de Flandes de hace dos años y para empezar a preparar ya la París Roubaix que quiero hacer en 2012, me vengo arriba y subo a tope botando por los adoquines, que son bastante suaves, no como los de Flandes y ni por asomo como los de Roubaix. Al salir del pueblo comienza la cota de Rosier, que no tiene rampas del 20% pero sí lo bastante duras como para que mi velocidad de ascensión sea muy baja. De vez en cuando me pasan algunos a velocidades de competición y no paro de preguntarme cómo es posible que suban tan rápido, aunque la respuesta es obvia: no es que ellos suban muy rápido, es que yo subo muy lento.

Viene ahora un tramo más llevadero y como me encuentro algo más recuperado voy tirando de un pequeño grupo. De repente nos pasa un grupo mayor y me engancho al tren. Rodamos rápido, a unos 40 km/h. Quedan unos 30 km para terminar, no conozco el recorrido pero me animo a pasar de vez en cuando a dar algún relevo. Es bueno y es divertido jugar a ser clasicómano en estas marchas. Por algo estoy haciendo uno de los cinco monumentos del ciclismo, y sentirte Gilbert, Kelly, Argentin o Merckx por unos instantes es algo grande, muy grande.

El último control nos rompe el grupo. Aprovecho para descansar un poco y al salir cojo otro grupo menos impetuoso.

Charlo un poco en inglés con un señor que me explica a grandes rasgos cómo es el final que nos queda. Vamos subiendo por un falso llano y tras un descenso rápido iniciamos la última cota, la de Forges. Bueno, la última antes de la llegada oficial, ya que luego hay que subir la de Boncelles que hemos bajado al amanecer.

Esta última cota no es muy dura pero se hace dura. Las piernas notan las casi diez horas de marcha y no están para muchas alegrías.

Por fin se acaba la cuesta y tras un llano bajamos hacia Tilff donde está el arco de llegada y nos pican por última vez la hoja de control.

Estoy muy contento y feliz. Hace menos de cinco meses estaba en el hospital con la cabeza operada y hoy he sido capaz de terminar la Lieja. Como para no estar contento.

Me saco unas fotos en la meta y me encuentro con un conocido de Valencia con el que me tomo una cerveza.

Luego subo, sin mucha dificultad, la Cota de Boncelles y regreso al Country Hall, a devolver el dorsal, que me lo cambian por una camiseta con la inscripción "Cycling cannibal". Y como caníbal que soy me como una hamburguesa doble, antes de volver al Hotel. Qué hambre tengo.

Para rematar el día, me equivoco en el cruce de la autovía y tengo que bajar dos kilómetros hacia Lieja antes de poder hacer el cambio de sentido. Así que dos kilómetros más de cuesta arriba.

Al final, llego al Hotel con 254 kilómetros hechos, y con 3.312 metros de desnivel acumulados. La media del día se queda justo en 25 km/h sin contar las paradas. Estoy más que satisfecho.

Ahora viene lo peor. La vuelta a Bilbao en el autobús.



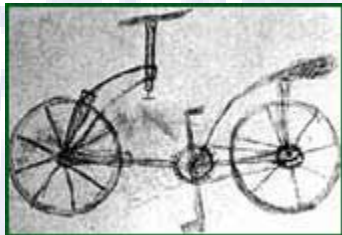
Una mirada al pasado de la SC Bilbaína y el ciclismo

Queremos recuperar nuestra historia en imágenes y crónicas

Historia de la bicicleta

Los testimonios más antiguos sobre este, hoy popular, vehículo se remontan hasta las **antiguas civilizaciones de Egipto, China e India**.

En un apartado de la obra "Codez Atlanticus" de Leonardo da Vinci ya aparecía un dibujo de una bicicleta. Leonardo ya pensó en una transmisión de cadena como en las que se utilizan en la actualidad. Estos dibujos fueron dispersados por el tiempo y quedaron recopilados sin orden ni concierto en la biblioteca Ambrosiana de Milán.



Boceto de Leonardo da Vinci hacia 1490

Vehículos toscos de dos ruedas propulsados por los pies eran corrientes en los primeros años de la segunda mitad del siglo XVII. **En 1690, un francés, el Conde Mede de Sivrac inventó "el celífero" ("la célérifère")**, que consistía en un bastidor de madera al que se añadían las ruedas. El vehículo no tenía manillar; el asiento era una almohadilla en el bastidor y se propulsaba y dirigía impulsando los pies contra el suelo.

En 1816, un noble alemán diseñó el primer vehículo de dos ruedas con dispositivo de dirección. Esta máquina, denominada draisiana (en honor a su inventor), tenía un manillar que pivotaba sobre el cuadro, permitiendo el giro de la rueda delantera. Después, inventores franceses, alemanes y británicos introdujeron mejoras. En Inglaterra, estos primeros modelos se conocieron como balancines; el nombre de dandy horse quedó para el vehículo inventado en 1818. El balancín era más ligero que la draisiana y tenía un asiento ajustable y un apoyo para el codo. Fue patentado en Estados Unidos en 1819, pero suscitó poco interés



"Dandy Horse" 1817

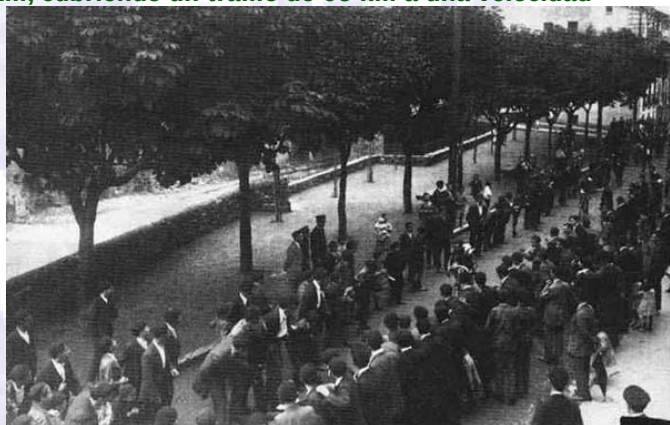
En 1839, un herrero escocés, Kirkpatrick Macmillan, añadió las palancas de conducción y los pedales a una máquina del tipo de la draisiana. Estas innovaciones permitieron al ciclista impulsar la máquina con los pies sin tocar el suelo. El mecanismo de impulsión consistía en pedales cortos fijados al cubo de la rueda de atrás y conectados por barras de palancas largas, que se encajaban al cuadro en la parte superior de la máquina. Las barras de conexión se unían a las palancas a casi un tercio de su longitud desde los pedales. La máquina era impulsada por el empuje de los pies hacia abajo y hacia adelante

La usó para realizar un viaje de ida y vuelta hasta Glasgow de 226 km, cubriendo un tramo de 65 km a una velocidad media de 13 km/h. .



Primera bicicleta a pedales Macmillan, 1839

Otras imágenes de una prueba ciclista en la ciudad de Bilbao en las primeras décadas del pasado siglo



Otra prueba ciclista en Bidebarrieta con Urkizu al fondo





presente

Continuación: **Proyecto 18 - Bidegorris** (Ricardo Ibarra)

.- **Ibarrekolanda-San Ignacio-Deusto** (construido), de 2.827 metros. Empieza en Ibarrekolanda y San Ignacio, en la Avenida Lehendakari Aguirre a la altura de la Calle Andalucía, y llega hasta Deusto, en donde, a la altura de la Calle Iruña, tuerce a la derecha por su bidegorri y conecta con el de Botica Vieja-Puente de Euskalduna. Y en este punto, se puede tomar la dirección hacia el Ayuntamiento (a la izquierda) o hacia el Puente de Euskalduna (a la derecha).

.- **Paseo de Anselmo Clavé** (dibujado con rayas rojas en la acera), de 380 metros. Empieza, junto a la Plaza del Sagrado Corazón, y llegando al Parque Darío de Regoyos (una de las entradas al Parque de Doña Casilda desde la Gran Vía), tuerce en dirección a la Gran Vía y se coloca a la altura de la Calle Doctor Areilza, con cuyo bidegorri combina.

.- **Doctor Areilza** (construido), de unos 700 metros, que va desde la Gran Vía hasta la Calle Autonomía, frente a la Plaza de la Casilla, en donde, a la derecha del Pabellón Municipal de Deportes, empieza otro bidegorri con el que podría conectar. Este último bidegorri puede tomar dos direcciones: una hacia el Parque de Amézola y otra hacia la Avenida del Ferrocarril.

.- **Parque de Amézola** (construido), de 369 metros. Empieza en la Calle Dolores Ibárruri, bordeando el Parque citado, y conecta con la Calle Santiago Brouard, hasta muy cerca de la pérgola de dicho Parque.

.- **Avenida del Ferrocarril** (construido), de 1.050 metros, que atraviesa la Calle Autonomía y la Avenida de Sabino Arana, conectando con el ya existente en la Avenida Juan Antonio Zunzunegui, hasta la Calle Luis Briñas. Este bidegorri cambia de acera al atravesar la citada Calle Autonomía.

.- **Polideportivo de Txurdínaga** (construido), de 1.150 metros. Este bidegorri que, hoy por hoy, no tiene relación con los anteriores, está literalmente pegado al perímetro del Polideportivo y, por lo tanto, forma un circuito cerrado. Discurre por la Calle Circo Amateur del Club Deportivo (la mayor parte de él), separado por unos jardincitos de la acera, y por la Avenida de Zumalakarregui, por debajo de la misma primero y convenientemente separada de ella y en un plano inferior después, hasta conectar con la Calle anterior ya citada.

.- **Miribilla** (construido), que recorre la Avenida Askatasuna hasta su unión con la Calle Mina San Luis, por donde se prolonga. Conecta con los itinerarios (con el mismo suelo que el bidegorri) de los Jardines de Gernika y del Parque Miribilla.

.- **Paseo de Los Caños** (construido), que comenzando en el punto que acaba la Calle Atxuri y empieza la Avenida de Miraflores, se prolonga hasta el barrio de La Peña. El Paseo tiene el bidegorri a la izquierda de las farolas, quedando a la derecha de éstas el paseo peatonal.

La suma total de los bidegorris mencionados, se acerca a la cifra de los 13.000 metros.

Como bidegorris de una próxima realización o de futuro, podemos citar:

- .- Barrio de La Peña, que se unirá con el del Paseo de Los Caños.
- .- Olabeaga-Zorroza.
- .- Vía vieja de Lezama.
- .- Bilbao-Margen derecha.

Continuará....

Yo salgo en bici..., con la Sociedad de toda la vida:

¿Divorcio o asesinato?

Una respetable dama entró a la farmacia, se dirigió al boticario, lo miró a los ojos y le dijo: -Quisiera un poco de cianuro, por favor.

El boticario preguntó: -¿Para qué demonios necesita usted cianuro?

La dama contestó: -Lo necesito para envenenar a mi marido...

El boticario peló los ojos y exclamó: -¡Por Dios santo! No puedo venderle cianuro para envenenar a su marido, eso es contra la ley... Me quitarían mi cédula y nos meterían a ambos a la cárcel!! Absolutamente NO! No voy a venderle cianuro!!

La señora entonces abrió su bolsa y sacó de ella una foto de su marido con la esposa del boticario en la alcoba.

El boticario miró la foto y respondió: ¡Ahhhhhhhh, bueno... así con receta sí!!!



C/ Colón de Larreategui, 5-1º izda
48001-BILBAO

☎ 94-4238411

correo@scbilbaina.com

www.scbilbaina.com