

## El Carlos III amplía el servicio de vacunación internacional

EL PAÍS, Madrid  
El hospital público Carlos III anunció ayer que durante los meses de verano habilitará dos nuevas consultas de su Unidad de Consejo al Viajero, en las que se dará información y se administrarán "las vacunas necesarias, en el mismo centro y en el mismo día" a quienes vayan a emprender un viaje al extranjero. La vacuna contra la fiebre amarilla, por ejemplo, es obligatoria en 20 países africanos —y en otros 50 del mundo es recomendable, igual que las del tífus y la hepatitis—, pero los dos únicos centros que las dispensan en Madrid —el propio Carlos III y el centro de Sanidad Exterior en la calle de Francisco Silvela— están saturados.

Hace sólo dos semanas, un portavoz de la Consejería de Sanidad afirmaba que "la vacunación internacional es una competencia del Gobierno central y, por tanto, es a él al que hay que exigir una solución al problema". Con ese argumento, Sanidad advertía de que, pese a la saturación, la Comunidad de Madrid no tenía previsto vacunar a los viajeros en sus hospitales. Ayer, la consejería envió una nota de prensa anunciando las dos nuevas consultas en el Carlos III.

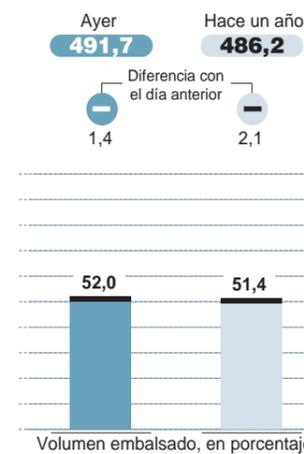
Estas consultas funcionarán, en horario de mañana, de lunes a viernes. Para pedir hora hay que llamar al teléfono 91 453 26 72 entre las nueve de la mañana y las dos de la tarde. La Unidad de Consejo al Viajero, integrada por personal de tres servicios médicos (Enfermedades Infecciosas, Medicina Preventiva y Pediatría), ofrece una atención especializada a cada paciente en función de la zona a la que viaje, el tiempo que tenga previsto estar allí y las características personales.

La consejería recuerda que los interesados deben acudir al centro un mes antes del inicio del viaje. La Unidad también aconseja al viajero en profilaxis de la malaria, una enfermedad que puede ser mortal y que puede contraerse en zonas de África, Iberoamérica y sureste asiático.

El hospital Carlos III suministró el año pasado 5.775 vacunas a personas que se disponían a viajar al extranjero, un 43,6% más que en 2004. El centro de Francisco Silvela atendió a 35.000 personas, siete veces más.

### Reservas de agua

En millones de metros cúbicos



Fuente: Canal de Isabel II.



### Desvío provisional de la M-30



Fuente: Ayuntamiento de Madrid.

EL PAÍS

**EL TRÁFICO DE LA M-30 SE ALEJA DEL VICENTE CALDERÓN.** Desde ayer y durante los próximos cuatro o cinco meses, los conductores que circulen por la calzada interior de la M-30 serán desviados a la altura del estadio Vicente Calderón, a través de un pontón y haciendo una pronunciada curva, al otro lado del río. Así circularán a lo largo de un kilómetro junto a los coches que van en dirección contraria.

## ‘Día del orgullo’ en la M-30

‘Dulcinea’, la mayor tuneladora del mundo, termina uno de los dos subterráneos del sur

VERA GUTIÉRREZ CALVO

**Madrid**  
Sucio, cubierto de tierra y envuelto en una gran polvareda, pero triunfante. Así apareció ayer a las 12.22 el imponente rostro de *Dulcinea* —con 15,2 metros de diámetro, la mayor tuneladora del mundo junto a su gemela *Tizona*— en el pozo de salida del *by-pass* sur junto al paseo de la Chopera (Legazpi). El último muro de tierra se resquebrajó y cayó de golpe, arrancando encendidos aplausos del alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, y de medio centenar de operarios y altos cargos de la Concejalía de Urbanismo, que aguardaban el momento empapados en sudor.

Luego asomaron por uno de los dientes de la máquina dos obreros con sendas banderas, española y madrileña, y los aplausos se redoblaron. Terminaba así la excavación del túnel norte del *by-pass* sur: 4,2 kilómetros de subterráneo (3,5 kilómetros realizados con tuneladora) entre la conexión con la autovía de Valencia, al este, y Legazpi, al oeste. *Dulcinea*, que empezó a horadar el subsuelo hace siete meses, ha concluido su trabajo ocho semanas antes de lo previsto.

Ahora falta que *Tizona*, que excava el otro túnel del *by-pass* sur (paralelo a éste, pero en sentido contrario) haga lo propio. Ella empezó más tarde, y prevé asomar la cabeza en noviembre: junto a la A-3. Lo último será iluminar y adecuar los túneles. Los coches circularán bajo tierra "en diciembre o enero", según prometió el concejal de Urbanismo, Pilar Martínez.

"La ingeniería civil española debe sentirse hoy orgullosa", dijo ufana Martínez. Y Ruiz-Gallardón remató con entusiasmo: "Hoy me siento orgulloso de ser alcalde. De no haber caído en la tentación de la pereza, de no haber escuchado a quienes decían que un proyecto así no se podía hacer, porque la resistencia física del subsuelo vencida por *Dulcinea* no ha sido la más importante que nos hemos encontrado... Y me siento orgulloso de tener el mejor equipo". Aunque quizá nadie



Dos obreros enarbolan sendas banderas desde el interior de la tuneladora, recién salida a la superficie. / JULY MARTÍN

## Dos túneles han sido abiertos sin que esté operativo el nuevo centro de control

V. G. C., Madrid

Los grandes túneles de la M-30 —el del río, de seis kilómetros, y el *by-pass* sur, de 4,2 kilómetros— están aún en construcción, pero otros de menores dimensiones ya se han inaugurado, como el de la calle de Costa Rica (190 metros) y el del nudo de la A-3 (500 metros). Esos están en servicio sin que exista aún el nuevo Centro

de Control de Túneles de la M-30, según denunció ayer IU.

Mientras ese centro se construye, la vigilancia está garantizada a través del Centro de Control de Túneles "de toda la vida", pero IU subraya que el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, prometió dotar a los nuevos subterráneos de sistemas de seguridad mucho más exigentes.

"El nuevo centro de control

estará listo cuando entren en servicio los grandes túneles de la M-30: el del río y el *by-pass* sur, porque son éstos los que necesitan una vigilancia extra", responde José María Ortega, director de Desarrollo de Infraestructuras. Y añade: "El resto de túneles se incorporará también a ese nuevo centro, pero ahora mismo están perfectamente controlados con el de siempre".

más orgulloso que Manuel Melis, coordinador general de Infraestructuras y padre de la *criatura*, que ayer recordó que *Dulcinea* ha batido todos los récords en velocidad tuneladora.

El *by-pass* sur es uno de los túneles más largos y más caros

(742 millones de euros) de la obra de la M-30. Con él pretende el Ayuntamiento crear un atajo subterráneo al congestionado nudo sur, que cada día utilizan 260.000 conductores. Un tercio de ellos (unos 80.000 vehículos) acortarán camino

por el doble túnel, según calculan los técnicos de Urbanismo.

La oposición (PSOE e IU) replica que crear una alternativa subterránea no reducirá el tráfico, sino que lo aumentará, porque "a más capacidad de carretera, más coches".