



**SOCIEDAD DE CIRUJANOS GENERALES DEL PERÚ**  
AFILIADA A LA FEDERACIÓN LATINOAMERICANA DE CIRUGÍA (FELAC)  
Sociedad Principal del Colegio Médico del Perú

**BOLETÍN ELECTRÓNICO**  
ISSN 1817 - 4469

**Año 11 No. 7 Julio 2015**  
**Comité de Publicaciones e Informática**  
**Editor: Dr. David Ortega Checa**



## EDITORIAL

### NUESTRO MAYOR RETO: FELAC 2017

En el último congreso FELAC 2015 realizado en Punta Cana, se ratificó al Perú como sede del XXII Congreso Latinoamericano de Cirugía (FELAC) que se realizará del 14 al 17 de Marzo del 2017 en Lima.

Para la SCGP representa el mayor reto que afrontamos, y asumimos este desafío con responsabilidad, confiando en que el trabajo en equipo, la constancia, la motivación y la organización nos llevarán a coronar con éxito nuestra meta.

Somos conscientes que FELAC atraviesa momentos críticos, es en estos tiempos de crisis donde los cirujanos sacamos a relucir lo mejor de nosotros, con humildad para reconocer los errores y con entereza para superarlos. Pretendemos que este congreso marque el hito de la recuperación del prestigio de nuestra institución, para lograr este cometido es imprescindible que las sociedades nacionales ejerzan el rol de liderazgo que son inherentes y se consoliden en cada país, cuanto más fuerte sean las sociedades más fortalecida será la FELAC.

Buscaremos que nuestro certamen reúna a los líderes de nuestro continente, de Europa y Asia, tarea difícil en la que pondremos nuestros mayores esfuerzos.

Sin embargo pensamos que FELAC no solo es el congreso latinoamericano que se realiza cada dos años, hay un trabajo constante de los diversos comités (algunos con mayor éxito que otros) que es necesario difundirse y que debe ser aprovechado por las sociedades nacionales para consolidar su liderazgo. En este contexto es oportuno destacar a los Comités de Cáncer, de Nutrición y de Pared Abdominal.

La Cirugía es arte y ciencia. El cirujano es un profesional que posee cualidades especiales como la inteligencia, disciplina, creatividad, perseverancia, juicio y pensamiento crítico; pero además es necesario un adecuado conocimiento de las ciencias básicas; a la par de contar con una destreza manual que alcanzará su máxima expresión con la práctica. En esta formación de habilidades técnicas y conocimientos debe aunarse una formación humanista que nos otorgue una visión total de la persona humana como tal y como parte de la sociedad. Nuestro reconocimiento a las Sociedades Nacionales del continente por la confianza depositada en la SCGP, a los expresidentes de FELAC por su continuo apoyo, que sin duda nos motiva para seguir trabajando en el bienestar de la SCGP y FELAC.

El Editor

### Dr. ENRIQUE BEVERAGGIE "IN MEMORIAM"



El doctor Enrique Beveraggi nació el 13 de diciembre de 1930, en Bariloche. Hizo la escuela primaria en Paraná y la secundaria en el Colegio Nacional "José María Paz", de Resistencia; posteriormente, fue a estudiar Medicina a la Universidad de Buenos Aires.

Su abuelo paterno llegó a la Argentina en la década del '80 para dirigir la traza del viejo ferrocarril francés que llegó hasta el puerto de Barranqueras, en el entonces Territorio Nacional del Chaco. De su matrimonio nacieron 10 hijos, de los cuales, el mayor -Domingo- fue el primer médico de la familia, Don Enrique recordaba con cariño que ello ejerció mucha influencia en su decisión de ser médico. Quedó

fuertemente ligado al Chaco, él decía sentirse chaqueño.

Cuando terminó su ejemplar carrera universitaria, empezó a forjarse el generoso doctor que todos conocemos: el de la palmada oportuna, el del abrazo afectuoso y del chiste tranquilizador; la contención a la ansiedad del enfermo, el de las prodigiosas manos que

convertían el bisturí en un milagroso instrumento, el cirujano tan galardonado y renombrado en su país y en el exterior.

Atendía a sus pacientes sin protocolos, a corazón abierto, brindándoles siempre su paz y hospitalidad. Su lado político, con pasado de cárcel y lucha, lo marcó a fuego en esa impronta radical con la defensa a ultranza de sus ideales en largas discusiones y verborragias formas. Y acá es donde está su nobleza, porque el político nunca se metió con el médico; el adversario, el compañero, el camarada y el correligionario eran exactamente iguales para su gran calidez.

*“Estoy convencido de que el sentimiento de gratitud es fundamental para fortificar nuestra humildad, característica importante del ser médico y condición casi imprescindible para que desaparezcan los mesiánicos de turno que creen que todo empieza y termina con ellos, y que tanto daño han hecho a la humanidad”.*

En 1996 fue nombrado Ciudadano Ilustre de la provincia del Chaco

Fue un profesional que tuvo todos los galardones que se puede ostentar como tal: Jefe del Servicio de Cirugía, Jefe del Departamento del Ciencia e Investigación del Hospital Italiano, donde también fue su director. Gobernador del American College of Surgeons, Presidente de la Asociación Médica Argentina y de la Asociación Argentina de Cirugía, decano de la Facultad de Medicina y Ministro de Salud de la Nación. En FELAC destacó por su permanente afán de integración y de inculcar la investigación a nivel continental.

Todos estos galardones nunca hicieron que dejara lo que él siempre fue: una persona humilde que con su imagen positiva y constructiva, con su ejemplo siempre fue un guía para todos los colegas, amigos y residentes que tuvieron la suerte de conocerlo.

En 1991, en la ciudad de México, en el Congreso FELAC, tuvimos la oportunidad de conocerlo, nos impactó su franqueza y la claridad de sus conceptos, su visión de la gran patria continental para lograr la superación y la excelencia. Luego tuvimos la suerte de invitarlo a nuestro congreso en Lima, conocimos a este hombre cálido, como esposo, padre y abuelo, su imagen se acrecentó ante nuestros ojos, sin duda estábamos frente a una gran persona. Falleció el 15 de Junio pasado. ¡Descansa en paz maestro!

## ANIVERSARIO PATRIO

Hace 194 años, 28 de Julio de 1821, José de San Martín proclama la independencia del Perú, en este aniversario renovamos nuestra identidad nacional, y hacemos votos para continuar con el crecimiento económico al que debe aunarse el desarrollo social y cultural.

Los cirujanos demostramos nuestro cariño a nuestra patria ejerciendo nuestra especialidad con calidad y excelencia en bienestar de todos los peruanos. ¡Feliz 28!

¡Cuenta conmigo, Perú, cuenta conmigo!,  
que donde quiera que esté, yo te bendigo,  
en la eterna gratitud de haber nacido  
sobre tu suelo, Perú, cuenta conmigo.

En todo tiempo, Perú, cuenta conmigo;  
te doy mi amor, mi vivir, toma mis manos.  
Todos tus hijos, Perú, somos hermanos,  
y es necesario, por ti, vivir unidos.

Cuenta conmigo, Perú, porque en tu tierra  
vive una raza inmortal que se ha dormido,  
soñando acaso, Perú, que al verte unido  
despertaría al oír: ¡Cuenta conmigo!

Letra de la canción “Contigo Perú”, letra y música del compositor Augusto Polo Campos, escúchala en <https://www.youtube.com/watch?v=2UIpTusZz-I>

Volverás...Patria grande y hermosa,  
con el sol de una nueva mañana.  
Y ante Dios, San Martín, Santa Rosa,  
izarán su bandera peruana.

Te daré mi vivir si hace falta,  
yo seré tu hijo fiel y tu amigo.

Es la voz de tu pueblo que canta:

¡Mi Perú, cuenta siempre conmigo!

¡Mi Perú, cuenta siempre conmigo!

¡Mi Perú, cuenta siempre conmigo!

¡Mi Perú, cuenta siempre conmigo!

¡Cuenta conmigo, Perú, cuenta conmigo!

## CITAS

La esperanza es el único bien común a todos los hombres; los que lo han perdido todo, la poseen aún.

Tales De Mileto

Si eres orgulloso conviene que ames la soledad. Los orgullosos siempre se quedan solos.

Amado Nervo

Sólo los líderes capaces de inspirar confianza en base a su carácter pueden mantener a todos centrados en las tareas importantes.

Warren Bennis

## AFORISMOS QUIRÚRGICOS

"La experiencia de hoy alecciona para el mañana y abre los ojos para los errores de ayer"

Anónimo

"Ver enfermos (práctica) sin leer libros (teoría) es como navegar sin tener cartas de navegación; pero leer libros sin ver ningún paciente es como no ir nunca al mar"

William Osler

"Para el médico no hay más que una sola regla, ponerse en el lugar del paciente"

Joseph Lister

## ACTIVIDAD CIENTÍFICA MENSUAL

### CONFERENCIA

### TOMOGRAFÍA ABDOMINAL EN EMERGENCIA: ¿CÓMO LEERLA?

Expositor:	Dr. Raúl Guerra
Panelista:	Dr. Williams Sinche
Moderador:	Dr. Alejandro Burga MSCGP
Fecha:	Martes 14 de Julio del 2015
Hora:	7.45 pm
Local:	Av. César Vallejo 565 – Lince

### COMITÉ DE COLOPROCTOLOGÍA

### CONFERENCIA

### TÉCNICA DE LIFT EN FÍSTULA PERIANAL

Expositor:	Dr. Julio Rivara MSCGP
Moderador:	Dr. Jorge Cribilleros MSCGP
Fecha:	Jueves 23 de Julio del 2015
Hora:	7.45 pm
Local:	Av. César Vallejo 565 – Lince

## Historias de la Segunda Guerra Mundial

### ¿POR QUÉ LOS ALEMANES NO TUVIERON PORTAAVIONES?

Ni un solo portaaviones alemán tomó parte en batalla naval alguna durante la Segunda Guerra Mundial. Todas las grandes potencias que intervinieron en el conflicto utilizaron este tipo de navíos, a excepción de la Alemania nazi. Pero que no llegase a entrar en combate no quiere decir que Alemania no hubiera construido ninguno.

Hitler puso en combate cientos de U-Boats, acorazados, cruceros y destructores, pero en sus planes también entraba construir un total de cuatro portaaviones, y uno de ellos estuvo muy cerca de ser terminado.

Su nombre fue el KMS Graf Zeppelin y aunque se inició en diciembre de 1938, casi un año antes del comienzo de la guerra, nunca estuvo totalmente completado. Retrasos en la construcción, la falta de aeronaves, y amargas controversias entre Herman Goering, comandante de la Luftwaffe, asegurando que el buque estaba condenado a convertirse en chatarra, y la Armada, que defendía su construcción, hicieron que el proyecto no se finalizase.

Hitler ya había prometido a la Marina alemana (la Kriegsmarine) un portaaviones en 1935, pero no fue hasta finales de 1936 cuando se comenzó con la construcción del primero de los cuatro que Alemania pensaba fabricar en nueve años. El ambicioso programa de fabricación de este tipo de navíos fue llamado Plan Z, a cargo del cual estaba el Gran Almirante Erich Raeder. En una revisión del plan de 1939 el número de buques a construir se reduciría a solamente dos. Sería la primera decepción del Plan Z, pero no la única.

El 28 de diciembre de 1936, veinte días después del lanzamiento del Gneisenau, fue puesta la quilla en la Rampa I del astillero de Kiel y dos años después, el 8 de diciembre de 1938, todavía sin terminar el Graf Zeppelin fue botado.

El buque contaba con 4 turbinas a vapor con una potencia total de 200.000 HP. Tenía 262.5 metros de eslora 31.5 metros de manga. La cubierta de vuelo medía 244 metros y utilizaba

dos catapultas de aire comprimido que permitirían poner en el aire 8 aviones en 3,5 minutos. Para que todo funcionara haría falta una tripulación de 1760 personas.

Aunque en comparación con los grandes portaviones norteamericanos de la clase Essex su tamaño era discreto, el proyecto ilusionaba enormemente a la Kriegsmarine.

La actitud de Hitler hacia el proyecto fue, en cambio, vacilante y nunca contó con su apoyo pleno. Además existía un detractor de enorme peso, Goering, que veía con malos ojos cualquier incursión sobre su autoridad como jefe de la fuerza aérea del país. No le gustaba la idea de que la Kriegsmarine poseyera aviones propios que escapasen a su control.

No obstante Hitler había ordenado a Goering desarrollar aviones para el barco. La respuesta de este sería ofrecer versiones rediseñadas del ya entonces anticuado bombardero Stuka JU-87 y del caza Messerschmitt 109. Ambos aeroplanos distaban mucho de ser adecuados para despegar y aterrizar en un portaaviones e incluso después de varias modificaciones los aparatos eran claramente inferiores a los que poseían los aliados. Por si fuera poco, para asegurarse un mayor retraso en la conclusión del portaaviones, Goering informó a Hitler que estos aviones no estarían listos hasta finales de 1944.

Al comenzar la guerra, el Graf Zeppelin estaba terminado en un 85%. Las primeras pruebas de mar se esperaban que pudieran realizarse a finales de 1940 y comienzos de 1941. Pero súbitamente, la Kriegsmarine dio prioridad a la construcción de submarinos y demás buques de guerra y el proyecto se retrasó, pues el portaaviones fue puesto en el último nivel de prioridad en la escala de construcciones. La construcción de un segundo navío fue, por supuesto, descartada.

El 6 de julio de 1940 el Graf Zeppelin fue remolcado a Gotenhafen para mantenerlo alejado de la amenaza aérea, sirviendo como almacén de madera para la Kriegsmarine.

En el transcurso de la guerra, la importancia del portaaviones y la aviación embarcada se hizo evidente. Es por eso que en mayo de 1942 se cursaron las órdenes para reanudar la construcción del buque, que además debía sufrir nuevas modificaciones estructurales que aumentarían el peso. El Graf Zeppelin fue remolcado de Gotenhafen al astillero de Kiel, donde había nacido 4 años atrás, el 30 de noviembre de 1942, pero dos meses después llegó la orden del Führer que ordenaba la suspensión de la construcción de todas las naves mayores para aprovechar toda la capacidad de sus astilleros con el fin de producir submarinos, destructores y lanchas torpederas. De nuevo otros barcos se llevaban los escasos recursos, un golpe del que el Graf Zeppelin nunca se repondría, jamás sería completado.

Con la guerra dando sus últimos coletazos, en abril de 1945 y con el portaaviones anclado en Stettin (en la actual Polonia), el capitán Wolfgang Kähler dió la orden de volar el buque para evitar que cayera en manos soviéticas. A los especialistas de la marina soviética les llevó un año el poder reflotar el buque y remolcarlo a Swinemünde. Las cubiertas fueron cargadas con enormes cantidades de bienes producto de los saqueos y puesto rumbo a la URSS.

La apacible vida del portaaviones terminó en 1947, sin que se sepa a ciencia cierta cómo, pues unas versiones apuntan a que fue hundido en unos ejercicios militares de la marina soviética durante los cuales sirvió de blanco, mientras que otras defienden que se hundió tras chocar contra una mina.

En cualquier caso el coloso nazi ha permanecido olvidado bajo las aguas del mar Báltico durante 60 años. En 2006 expertos de la marina polaca lo hallaron hundido a 90 metros de profundidad.

<http://www.unabrevehistoria.com/2008/11/graf-zeppelin-el-fallido-portaaviones.html#more>

## LA APENDICITIS Y SU HISTORIA

La apendicitis fue reconocida como entidad clínica y anatomopatológica por Reginald Heber Fitz (1843-1913) quién estudió y fue instructor de anatomía patológica en la universidad de Harvard, y la primera vez que se removió el apéndice quirúrgicamente fue en 1735 por el Dr. Claudius Amyand (1681-1740) fundador del St. George's Hospital y cirujano del Westminster Hospital de Londres, a un chico de 11 años de edad, en el contexto de una hernia inguinal indirecta (apendicitis dentro de una hernia, hernia de Amyand). Se habla también de la cronología de Murphy y del signo de Blumberg en honor a su descubridor Jacob Moritz Blumberg (1873-1955) ginecólogo alemán judío y del signo de Noël Guéneau de Mussy (1813-1885) en relación a la peritonitis generalizada. Se menciona también a Charles Heber McBurney (1845-1913), profesor de cirugía en el College of Physicians and Surgeons (Columbia University) de New York quien describió el sitio preciso del dolor en 1889 y la incisión adecuada para exponer y extirpar el apéndice inflamado en 1894. Se concluye afirmando que a través de la historia, los médicos se han dedicado a encontrar pistas que

conduzcan a un diagnóstico correcto en el caso de una patología tan común como la apendicitis. Se agrega: en la medicina de hoy, donde la tecnología juega un rol importante, como dice el Dr. Agrest, "hemos llegado a escuchar poco, explicar menos, pedir muchos exámenes auxiliares y decidir sobre la base de lo que los exámenes nos informan", perdiendo así el valor relevante de la anamnesis y el examen físico. La semiología, la anamnesis y el contacto físico constituyen las bases no sólo del diagnóstico sino también de la relación médico paciente. El abandono de estos recursos hará perder humanidad en la actividad médica, el placer de resolver un diagnóstico con una pregunta oportuna, con una auscultación que nadie ha hecho, con una palpación que descubre dolor donde las ecografías, tomografías y resonancia no habían demostrado anormalidad. Quizás no estamos asistiendo al ocaso de la semiología, sino al renacer de una nueva semiología, que pone el esfuerzo en el arte de descubrir lo que los recursos auxiliares no consiguen hacer o lo hacen con mayor agresividad, con mayor riesgo y siempre con mayor costo y diluyendo responsabilidades.

Lea el artículo completo en: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-98872014000500018](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-98872014000500018)

Contribución del Dr. Robinson Más

## LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTATUA DE LA LIBERTAD

Lejos de ser una historia romántica, la construcción de la Estatua de la Libertad está llena de dificultades. Dificultades económicas y políticas que complicaron su construcción y que incluso estuvieron a punto de provocar que se erigiese en una ciudad distinta a Nueva York.

Todo comenzó en 1865 cuando un joven escultor francés llamado Frédéric-Auguste Bartholdi acudió a un banquete cerca de Versalles. Allí conoció y conversó con Edouard de Laboulaye, un prominente jurista e historiador francés de la época. De Laboulaye, un gran admirador de los Estados Unidos, observó que el centenario del país, que se celebraría en 1876, se acercaba, y pensó que sería una buena idea para Francia el hacer un regalo a la joven nación para conmemorar tal evento. ¿Pero qué tipo de regalo? se preguntó Laboulaye. Bartholdi vio una inmejorable ocasión de llevarse la conversación a su terreno y propuso una estatua gigantesca de alguna clase. La idea fue bien acogida pero se quedó en eso, una idea, y tendrían que pasar casi seis años para que el proyecto diese sus primeros pasos.

Hacia 1871, Bartholdi ya tenía la mayor parte de los detalles resueltos, en su mente, claro: el monumento americano sería una estatua colosal de una mujer y se llamaría "La libertad ilumina el mundo". El coste sería sufragado por los franceses, y el pedestal sobre el que se asentase estaría financiado y construido por los Americanos.

En junio de 1871, Bartholdi viajó a Estados Unidos. Durante el viaje escogió la Isla de Bedloe, conocida posteriormente como la "Isla de la Libertad", para situar su escultura y, durante los 5 meses siguientes, trató de conseguir apoyos para su proyecto viajando por todo el país. Pasado ese tiempo volvió a Francia, donde el gobierno de Emperador Napoléon III (el sobrino de Napoléon Bonaparte) era abiertamente hostil a los ideales democráticos y republicanos en los que se inspiraba la Estatua de Libertad. Por ello Bartholdi procuró pasar desapercibido hasta 1874, cuando fue proclamada la Tercera República tras la derrota de Napoléon III en la Guerra franco-prusiana.

Obtener los 400.000 dólares que Bartholdi estimó serían necesarios para construir la estatua en Francia no iba a ser tarea fácil. El trabajo se paraba con frecuencia por falta de fondos. Para superar este problema se creó en 1874 la llamada Unión Franco-Americana, con el propósito de organizar la recaudación de fondos para la construcción del monumento. Para ello se utilizaron todos los medios de la época, artículos en la prensa, espectáculos, banquetes, impuestos, lotería, etc...

Faltaban dos años para la celebración del centenario americano y tantas demoras habían hecho que ya nadie, incluido Bartholdi, pensase que la estatua podía estar construida para 1876. A pesar de ello Bartholdi continuó con su trabajo y buscó un ingeniero para que hiciera el diseño de la estructura interna de la estatua. Gustave Eiffel, que por aquel entonces aún no había construido la famosa torre que lleva su nombre, fue contratado para llevar a cabo dicha labor. Él sería el encargado de crear una estructura interna que soportase la estatua y diseñar un esqueleto que permitiera que la piel de cobre se mantuviera verticalmente.

Siguiendo los planos de Gustave Eiffel, la estructura interior se fabricó en hierro recubierto con cobre, y estaría anclada al pedestal por un enorme poste central, dado que el peso de la estatua sería de 225 toneladas. En junio de 1884 el monumento estaba terminado.

Bartholdi lo había erigido en un patio al lado de su estudio en París. El plan original era desmontarlo en cuanto estuviese completado y enviarlo a los Estados Unidos, donde sería instalado encima de un pedestal en la Isla de Bedloe.



Pero las obras del pedestal avanzaban muy lentas o, directamente, no avanzaban. El caso era que, con la estatua terminada, la base no estaba todavía construida y no había visos de que lo fuese a estar en poco tiempo. Pero lejos de solucionarse, los problemas crecieron. En septiembre de 1884 las obras habían cesado por falta de fondos y todavía eran necesarios 100.000\$ más para finalizarlo. Como el dinero no aparecía por ninguna parte Boston, Cleveland, Filadelfia, y San Francisco comenzaron a competir para traer la Estatua de Libertad a sus ciudades.

La recaudación de fondos para llevar a cabo la construcción de la base en Estados Unidos se encontraba bajo responsabilidad del Fiscal General, William M. Evarts. Pero debido a la falta de resultados en la obtención de financiación tuvo que abandonar su puesto y fue asignado a tal labor Joseph Pulitzer, director del periódico New York World. Durante más de cinco meses, comenzando el 16 de marzo de 1885, Pulitzer pidió a sus lectores día tras día que enviaran lo que pudieran. Ningún lector era demasiado humilde, ninguna donación demasiado pequeña, cada persona que se contribuyera recibiría una mención en el periódico. Su llamada fue atendida y el 11 de agosto de 1885 se habían recaudado 120.000\$. Finalmente la estatua viajaría a Nueva York.

Para transportarla se hizo necesario desarmar la estatua. El desmantelamiento comenzó en enero de 1885. La estatua, fue enviada a Rouen en tren y bajó por el Río Sena en barco, antes de su llegada al puerto de Le Havre. El monumento llegó a Nueva York el 17 de junio de 1886, a bordo de una fragata francesa llamada "Iserese" y recibió una bienvenida triunfal. Para hacer posible la travesía del Atlántico, la estatua fue desmantelada en 350 piezas, divididas en 214 cajas. Tras la llegada del monumento se reensambló en tan solo cuatro meses. El 28 de octubre de 1886, la estatua de la Libertad fue inaugurada en Nueva York, en presencia del presidente Grover Cleveland. El monumento, que quería ser un regalo para celebrar el centenario de la independencia americana, había llegado con diez años de retraso.

<http://www.unabrevehistoria.com/2008/07/la-construccion-del-icono-de-la-libertad.html#more>

## EL VAGÓN DE LA VENGANZA DE HITLER

El armisticio entre los Aliados y Alemania ponía fin a los combates en la Primera Guerra Mundial. La firma del armisticio se produjo a las 5 am del 11 de noviembre de 1918 en un vagón situado en una vía muerta en el bosque de Compiègne (Rethondes, Francia) entre el Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas, el francés Ferdinand Foch, y el político alemán Matthias Erzberger pero no entró en vigor hasta las 11 am... aquellas seis horas fueron fatídicas para algunos.



En 1940, y tras la batalla de Francia, alemanes y franceses firmaban un armisticio el 22 de junio de 1940 por el que Francia quedó dividida en una zona de ocupación alemana en el norte y el oeste, una pequeña zona de ocupación italiana en el sureste, y una zona no ocupada, la zona libre, en el sur. Y no fue una casualidad, sino una exigencia de Hitler, el hecho de que se firmase en el mismo lugar que el armisticio de 1918, en el bosque de Compiègne. Pero no sólo eso, Hitler –

haciendo leña del árbol caído – quiso que se firmase en el mismo vagón. El vagón en cuestión, de la Compagnie des Wagons-Lits, estaba en un museo desde 1927... Hitler ordenó sacarlo y situarlo en el mismo lugar para que los franceses sufriesen la misma humillación y en el mismo sitio.

Tras la firma fue trasladado a Berlín donde fue expuesto como un símbolo de la recuperación alemana. En 1945, con el avance de las tropas aliadas fue enviado a la ciudad de Ohrdruf donde las SS decidieron quemarlo antes de que cayese en manos del enemigo.

<http://historiasdelahistoria.com/2012/04/11/el-vagon-de-la-venganza-de-hitler>

## FELAC 2015 PUNTA CANA



Parte de la delegación peruana a FELAC 2015 Punta Cana

## PERSONAJES DE AQUÍ Y DE ALLÁ



**Henry Ford, (1863-1947).**

Fue el fundador de la compañía *Ford Motor Company* y padre de las cadenas de producción en masa. La introducción del modelo *Ford T* en el mercado automovilístico revolucionó el transporte y la industria en los EEUU.

## E V E N T O S

**Curso Internacional Cirugía Laparoscópica: Tracto Digestivo / Universidad Peruana Antenor Orrego**  
3 al 5 de Julio del 2015 \* Trujillo – Perú  
[www.icodem.pe](http://www.icodem.pe)

**VI Congreso Latinoamericano de Cirugía Bariátrica y Metabólica**  
8 al 11 de Julio del 2015 \* Los Cabos – México  
[www.congresoifsolac2015.com](http://www.congresoifsolac2015.com)

**XXI Congreso Brasileiro de Cirugía / Colegio Brasileiro de Cirujanos**  
2 al 5 de Agosto del 2015 \* Curitiba – Brasil  
[www.cbc.org.br](http://www.cbc.org.br)

**41º Congreso Nacional Avances en Cirugía / Asociación Colombiana de Cirugía**  
10 al 14 de Agosto del 2015 \* Bogotá – Colombia  
[www.ascolcirugia.org](http://www.ascolcirugia.org)

**I Congreso Argentino de Cirugía de la Pared Abdominal / Capítulo Argentino de la American Hernia Society**  
3 y 4 de Septiembre del 2015 \* Buenos Aires – Argentina  
[www.caahs.com.ar](http://www.caahs.com.ar)

**101rd Annual Clinical Congress / American College of Surgeons**  
4 al 8 de Octubre del 2015 \* Chicago – USA  
[www.facs.org](http://www.facs.org)

**I Congreso Argentino de Cirugía de la Pared Abdominal/ Capítulo Argentino del American Hernia Society**  
3 y 4 de Setiembre del 2015 \* Buenos Aires – Argentina  
[www.caahs.com.ar](http://www.caahs.com.ar)

**86º Congreso Argentino de Cirugía / Asociación Argentina de Cirugía**  
9 al 12 de Noviembre del 2015 \* Buenos Aires – Argentina  
[www.aac.org.ar](http://www.aac.org.ar)

**LXXXVIII Congreso Chileno e Internacional de Cirugía / Sociedad de Cirujanos de Chile**  
9 al 12 de Noviembre del 2015 \* Pucón – Chile  
[www.cirujanosdechile.cl](http://www.cirujanosdechile.cl)

**XVIII Congreso Panamericano de Trauma / Sociedad Panamericana de Trauma**  
11 al 14 de Noviembre del 2015 \* Santa Cruz – Bolivia  
<http://www.boliviatrauma2015.com/>

**Fórum Internacional de Cáncer de Recto - FICARE 2015**  
19 al 21 de Noviembre del 2015 \* Sao Paulo – Brasil  
[www.ficare.com.br](http://www.ficare.com.br)

**12º Congreso Mundial de la IHPBA**  
20 al 23 de Abril del 2016 \* Sao Paulo – Brasil  
[www.ihpba2016.com](http://www.ihpba2016.com)





## SUSCRIPCIÓN

Todos los interesados en recibir el Boletín Electrónico de la SCGP, órgano electrónico oficial de la Sociedad de Cirujanos Generales del Perú, de edición mensual, sólo tienen que hacerlo escribiendo a [informes@scgp.org](mailto:informes@scgp.org).

Si no desea recibir este Boletín, por favor escríbanos a esta misma dirección y coloque en asunto "No Deseo".

¡SIGUENOS EN FACEBOOK!