



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. 9 Setiembre 2015
Comité de Publicaciones e Informática
Editor: Dr. David Ortega Checa



EDITORIAL NUESTRA FUNCIÓN

La principal función de las Sociedades Científicas es propiciar una educación médica continuada, en el caso de la SCGP venimos desarrollando actividades encaminadas en lograr una permanente y continua capacitación de los cirujanos de nuestra patria, a través de los congresos, jornadas, cursos y sesiones científicas mensuales.

Sin embargo, creemos que hay un objetivo tan importante como el anterior, como entidad rectora de la cirugía general, tenemos la imperiosa necesidad de identificar a los futuros líderes de nuestra especialidad, en los actuales momentos donde apreciamos un personalismo dentro de una cultura de consumismo que hace que las actividades académicas pasen a un segundo plano, tenemos que incentivar en las nuevas generaciones la importancia de instituciones como la nuestra en el desarrollo de la cirugía.

Es necesario motivar en los cirujanos jóvenes trascurrir por el camino académico, buscar la excelencia profesional basada en la evidencia actual aunada con la experiencia, que comprendan que serán los nuevos “estándares”, modelos a seguir en las siguientes promociones de nuevos cirujanos.

El desarrollo de los cirujanos no puede ser solo “profesional”, también debe comprender un crecimiento personal y social, sin descuidar la importante función de participar en las actividades que organiza nuestra institución.

En este contexto convocamos a los cirujanos de la SCGP a participar activamente y colaborar directamente con el mayor reto que afrontamos: XXII Congreso Latinoamericano de Cirugía. Los esperamos, juntos trabajaremos para mostrar el valor del cirujano peruano a nivel latinoamericano.

El Editor

JORNADA INTERNACIONAL QUIRÚRGICA 2016

JORNADA INTERNACIONAL DE CIRUGÍA GENERAL
I ENCUENTRO DE CIRUGÍA HEPATOBILIO PANCREÁTICA
XII CONGRESO DEL CAPÍTULO PERUANO DEL COLEGIO AMERICANO DE CIRUJANOS
9 al 11 de Marzo del 2016
Lima Sheraton Hotel

Marcel Machado	BRASIL	Pablo Ottolino	VENEZUELA
Daniel Anaya	USA	Juan Sánchez	USA
Victoria Ardiles	ARGENTINA	Alberto Ferreres	ARGENTINA
Fabio Thuler	BRASIL	Juan Carlos Díaz	CHILE
Juan Nogueras	USA		

CITAS

¿El obstáculo más grande? El miedo

Mahatma Gandhi

El genio comienza las grandes obras, pero sólo el trabajo las acaba.

Petrus Jacobus Joubert

No se trata de triunfar en la vida, sino de ir triunfando.

Doménico Cieri Estrada

AFORISMOS QUIRÚRGICOS

"En todo fenómeno singular (el enfermo) siempre hay algunos rasgos, pero no todos, de la categoría general (enfermedad)"

M.A. Moreno.

"El reconocimiento de un error es un método de trabajo"

F. Jequier Dogé.

"Todo médico debe complacerse por aprender lo nuevo, corregir lo viejo y perfeccionar el futuro"

C. Bennett y F. Plum.

ACTIVIDAD CIENTÍFICA MENSUAL

SIMPOSIUM

MASA APENDICULAR: ¿Qué ha cambiado?

Expositor:	Dr. Jorge Kohatsu MSCGP
Panelista:	Dr. Víctor Vásquez MSCGP
Moderador:	Dr. Gerardo Arredondo MSCGP
Fecha:	Martes 8 de Setiembre del 2015
Hora:	7.45 pm
Local:	Av. César Vallejo 565 – Lince

COMITÉ DE CIRUGÍA LAPAROSCOPIA

CONFERENCIA

CIRUGÍA DEL HIATO ESOFÁGICO

Expositor:	Dr. <i>Juan Antonio Herrera</i> MSCGP
Panelista:	Dr. <i>Luis Poggi</i> MSCGP
Moderador:	Dr. <i>Félix Camacho</i> MSCGP
Fecha:	Jueves 25 de Setiembre del 2015
Hora:	7.45 pm
Local:	Av. César Vallejo 565 – Lince

INCORPORACIÓN DE FELLOW DEL ACS

El Capítulo Peruano del American College of Surgeons informa que el 4 de Octubre próximo se realizará la ceremonia de incorporación de los nuevos miembros, por el Perú se incorporan los siguientes Cirujanos:

Gianni Aragón Graneros (Lima)
Paola Francesca Dongo (Lima)
José Antonio Caballero (Trujillo)
Petro Leonidovich Shevchuk (Huancavelica)
Ronald Delgado Delgado (Lima)
Juan Abel Willis Montes (Cusco)

Historias de la Segunda Guerra Mundial

CUANDO LOS RENOS FUERON A LA GUERRA

En junio de 1941, Hitler iniciaba la ofensiva en el Frente Oriental para invadir la Unión Soviética (Operación Barbarroja)... un plan demasiado ambicioso. La brutal ofensiva alemana consiguió penetrar en las confiadas defensas del Ejército Rojo y ganar terreno rápidamente. No obstante, la llegada del invierno estabilizó el frente permitiendo que el



Ejército Rojo se agrupase y desbarata los planes de Hitler. Pero los soviéticos no estaban solos, recibieron la ayuda de los Convoyes del Ártico. Desde Islandia y, sobre todo, desde el Reino Unido atravesaban el océano Ártico hasta los puertos soviéticos de Murmansk y Arkhangelsk. Desde el mes de agosto de 1941, 78 convoyes consiguieron entregar cuatro millones de toneladas de armamento (7.000 aviones, 5.000 tanques y municiones), combustible, alimentos y medicinas. Los

suministros y armas que llegaban a los puertos de Murmansk y Arkhangelsk había que distribuirlos por la frontera de la Unión Soviética para atajar la invasión alemana. Bajo temperaturas extremas y con el hielo como único compañero, los renos se convirtieron en los protagonistas del transporte.

Hasta finales de 1939 las minorías del Ártico (nenets, saami, komi...) estaban exentas del servicio militar en el Ejército Rojo, pero cuando la Unión Soviética invadió Finlandia (Guerra de Invierno) fueron obligados a alistarse. Lamentablemente para ellos, sus renos y sus trineos se convirtieron en pieza clave para el transporte y en 1941, al comienzo de la Operación Barbarroja, volvieron a reclamarlos.

Aproximadamente 6.000 renos y 600 pastores, principalmente nenets, fueron reclutados para transportar municiones, alimentos y servir como correo entre las distintas unidades. Los renos y sus pastores podían recorrer unos 50 kilómetros diarios con una carga de hasta 300 kg. Trabajaban durante ocho horas al día y debían descansar uno cada cuatro de trabajo. En medio de aquellos viajes, sometidos a un clima infernal y en muchas ocasiones al fuego de los alemanes, también rescataron y pusieron a salvo a pilotos soviéticos derribados, e incluso a sus propios aviones por piezas. Cuando terminó la guerra, sólo la mitad de los pastores y sus renos regresaron a casa.

Entre los nenets se cuentan historias de sus habilidades con el lazo (arkan) para atrapar alemanes con vida y conseguir información del enemigo. También sobre el reno perdido tras un ataque aéreo alemán que consiguió regresar al hogar de los nenets a cientos de kilómetros.

Su reconocimiento no llegaría hasta el 23 de febrero de 2012, cuando se inauguró un monumento en la ciudad de Narian-Mar en homenaje a los pastores de renos que murieron en la Segunda Guerra Mundial.

<http://historiasdelahistoria.com/2014/10/24/cuando-los-renos-fueron-a-la-guerra>

LA MUJER QUE REVOLUCIONÓ LAS BODEGAS

Corría el año 1805 cuando Barbe-Nicole Ponsardin Clicquot heredó el negocio de vinos espumosos de su marido a la edad de 27 años y lo convirtió en un imperio mundial. A partir de ese momento fue conocida en todo el planeta como “la gran dama del champán”.

Barbe-Nicole nació en Reims, en la Champaña, el 1777. En aquella época la economía de la región se centraba en el textil y la elaboración de champán era una actividad poco habitual. Su padre era un rico comerciante textil que aspiraba a convertirse en aristócrata, pero el estallido de la Revolución Francesa truncó sus planes, aunque no frenó su avaricia, por lo que entró en tratos con un poderoso industrial textil, Philippe Clicquot, para casar a su hija con su heredero, el cual estaba interesado en llevar el negocio complementario de vinos de su padre.

Barbe-Nicole había sido educada para ser la perfecta esposa burguesa, pero gracias a su carácter y ambición su marido le permitió participar en su proyecto de producir sus propios vinos y champanes y distribuirlos en Europa como productos de lujo.



Barbe-Nicole poseía un carácter práctico y resolutivo. Su marido François, en cambio, era soñador y sensible. Cuando la guerra con Gran Bretaña paralizó el comercio en 1803 él se vino abajo. Murió dos años después, oficialmente de fiebres tifoideas, pero existen rumores de que se trató de un suicidio por problemas económicos.

A la muerte de François, su padre, Philippe Clicquot quiso cerrar la bodega de su hijo, pero cambió de opinión ante la disposición de su nuera de arriesgar toda su herencia para recuperarla. Sólo puso una condición: Barbe-Nicole debía someterse a un aprendizaje de cuatro años con el reputado enólogo Alexandre Fourneaux.

La viuda Clicquot se asoció entonces con Fourneaux para sacar adelante la bodega, pero el bloqueo naval impuesto por las

guerras napoleónicas impidió reflotar la empresa. Su suegro invirtió de nuevo grandes sumas para evitar el cierre.

En 1813 la viuda almacenaba en su bodega un vino excepcional de la cosecha de 1811. La empresa estaba de nuevo a punto de quebrar debido a las barreras que existían para la exportación a causa de las guerras. En Rusia, el zar Alejandro I había vetado la entrada del champán francés. Barbe-Nicole pensó que, una vez levantada la prohibición, el primero en llegar se llevaría el mercado, por lo que burlando la vigilancia militar envió un cargamento a Königsberg y esperó hasta poder dar el salto a San Petersburgo. Cuando finalizó la guerra y sus competidores reanudaron sus negocios, los rusos ya se habían enamorado de su champán.

Barbe-Nicole puso en marcha dos innovaciones que la consagraron definitivamente como la gran dama del champán. En 1816 inventó un sistema para mejorar la calidad del vino espumoso. Consistía en colocar las botellas de forma invertida en los orificios de un pupitre inclinado y en girarlas cada día un octavo de vuelta. El depósito se eliminaba simplemente cambiando el corcho. Esta técnica, aún vigente, convierte al champán en una bebida cristalina.

Utilizó botellas fabricadas en serie. De esta forma pudo aumentar su oferta y ofrecer el champán, hasta entonces reservado a la corte, a las clases medias. Para diferenciarse aún más de sus competidores, fue la primera en identificar sus botellas con una etiqueta, algo inédito hasta entonces.

Madame Clicquot no pasó el relevo a su hija Clémentine, a la que siempre excluyó de los negocios de la familia. Murió en 1866 y son los herederos de sus socios quienes siguen gestionando el negocio que lleva su nombre.

<http://paseandohistoria.blogspot.com/2014/11/la-mujer-que-revoluciono-las-bodegas.html>

CONCORDE Y TUPOLEV: AVIONES SUPERSÓNICOS

Probablemente, si nos preguntasen por el nombre de un avión supersónico de



pasajeros, todos pensaríamos en el Concorde. Pues bien, el Concorde no fue ni el primer ni el único avión supersónico comercial, si bien es cierto que tan solo existió otro más, el Tupolev Tu-144. Él es quien tiene el honor (dudoso, como veremos) de ser el primer avión supersónico de pasajeros de la historia.

La construcción con éxito, en la década de los 50, de los primeros aviones de combate supersónicos propició una situación favorable para dar un paso

más allá y estudiar las posibilidades de fabricar aviones de pasajeros que volaran más rápido que el sonido. A ambos lados del «telón de acero» se embarcaron en una carrera para aplicar esa nueva tecnología en el campo civil. Los primeros en lanzarse a un proyecto de estas características fueron los fabricantes británicos, British Aircraft Corporation y los franceses Aérospatiale. El famoso Concorde realizaría su primer vuelo en 1969, entrando en servicio en 1976 y volando durante 27 años, hasta su forzosa jubilación en 2003.

Por su parte la URSS había estado trabajando en su propia aeronave con un grado mayor de secretismo y comenzando el proyecto más tarde. Eso no fue obstáculo para que el primer vuelo de un prototipo del Tu-144 se realizase, cerca de Moscú, dos meses antes que el Concorde, el 31 de diciembre de 1968. ¿Cómo habían sido tan rápidos los soviéticos?

Todo comenzó a principios de los años 60. En 1961 Nikita Krushev se enteró del proyecto anglo-francés para la fabricación de un avión supersónico de pasajeros: el Concorde. La Unión Soviética no quería dejar que occidente se quedase con todo el prestigio y las ventajas que esta nueva tecnología podía ofrecer, así que debía, imperiosamente, ponerse por delante del «proyecto Concorde» costara lo que costara. Así, en 1963 agentes de la KGB fueron instruidos expresamente para robar los planos del Concorde, con especial énfasis en el diseño y los motores. El éxito de su misión no tardó en llegar, a los pocos meses los planos estaban en la Unión Soviética.

Los trabajos de diseño de un avión supersónico soviético ya habían comenzado a principios de los años 60, pero en 1965 gracias a los planos robados y al trabajo del equipo de Andréi N. Túpolev (en el que se encontraba su hijo Alexei), el proyecto fue presentado oficialmente en forma de maqueta en el salón aeronáutico de Le Bourget (París). El SDECE francés no tardó en reparar en el robo —se parecía demasiado al Concorde para no darse cuenta de que era una copia— pero decidió que sería mejor guardar silencio. Los espías al servicio de la URSS no se habían apoderado de los planos definitivos del aparato —los séptimos— sino de los segundos en los que el avión padecía aún graves fallos de funcionamiento. Era tal el parecido al prototipo del Concorde que el avión fue rápidamente bautizado por los occidentales con el apodo de «Konkordski».

Al fin, en 1968, los soviéticos finalizarían la construcción de su avión supersónico de pasajeros. Después de un trabajo contrarreloj el prototipo estaba listo para volar y rápidamente fue estrenado. El 31 de diciembre de 1968 el Tu-144 realizó su vuelo inaugural, cruzó por primera vez la barrera del sonido el 5 de junio de 1969 y el 15 de julio de 1969 se convirtió en el primer transporte comercial que excedió el Mach 2.

A.N.Tupolev y A.A.Tupolev con la tripulación del prototipo de Tu-144 tras el primer vuelo

Todo parecía fluir de manera inmejorable para el proyecto supersónico soviético pero pronto llegarían los problemas.

En junio de 1973 se realizaba una exhibición en la región parisina de Gussainville en la que estaban presentes el Tu-144 y el Concorde. El tercer día de la muestra fue la ocasión en que los dos únicos aviones supersónicos de pasajeros del mundo se batirían en duelo. El Concorde voló primero y ejecutó una brillante presentación. Después le tocaría el turno al Tu-144. Repentinamente a los 4000 pies de altitud se produjo un violento cambio de dirección en la nariz del avión provocando que empezase a caer. Segundos más tarde, a 1500 pies de altura el avión explotó. Doce personas resultaron muertas en el accidente.



Los motivos del accidente nunca fueron esclarecidos. El informe oficial dijo que la pérdida del avión se debió a un error del piloto. La versión más extendida dice que los funcionarios franceses presentes en la exhibición, sabiendo que el Tu-144 estaba construido con la base de los segundos planos del Concorde, pidieron al embajador soviético que ordenase al piloto realizar una maniobra imposible

para un avión construido con base esos planos. Otras fuentes dicen que un Mirage francés, con la intención de fotografiarlo en el aire, se metió en la trayectoria del Tu-144 y tuvo que hacer una maniobra brusca para evitar la colisión que le llevó a tener el accidente. Incluso hay quien dice que fue saboteado desde dentro.

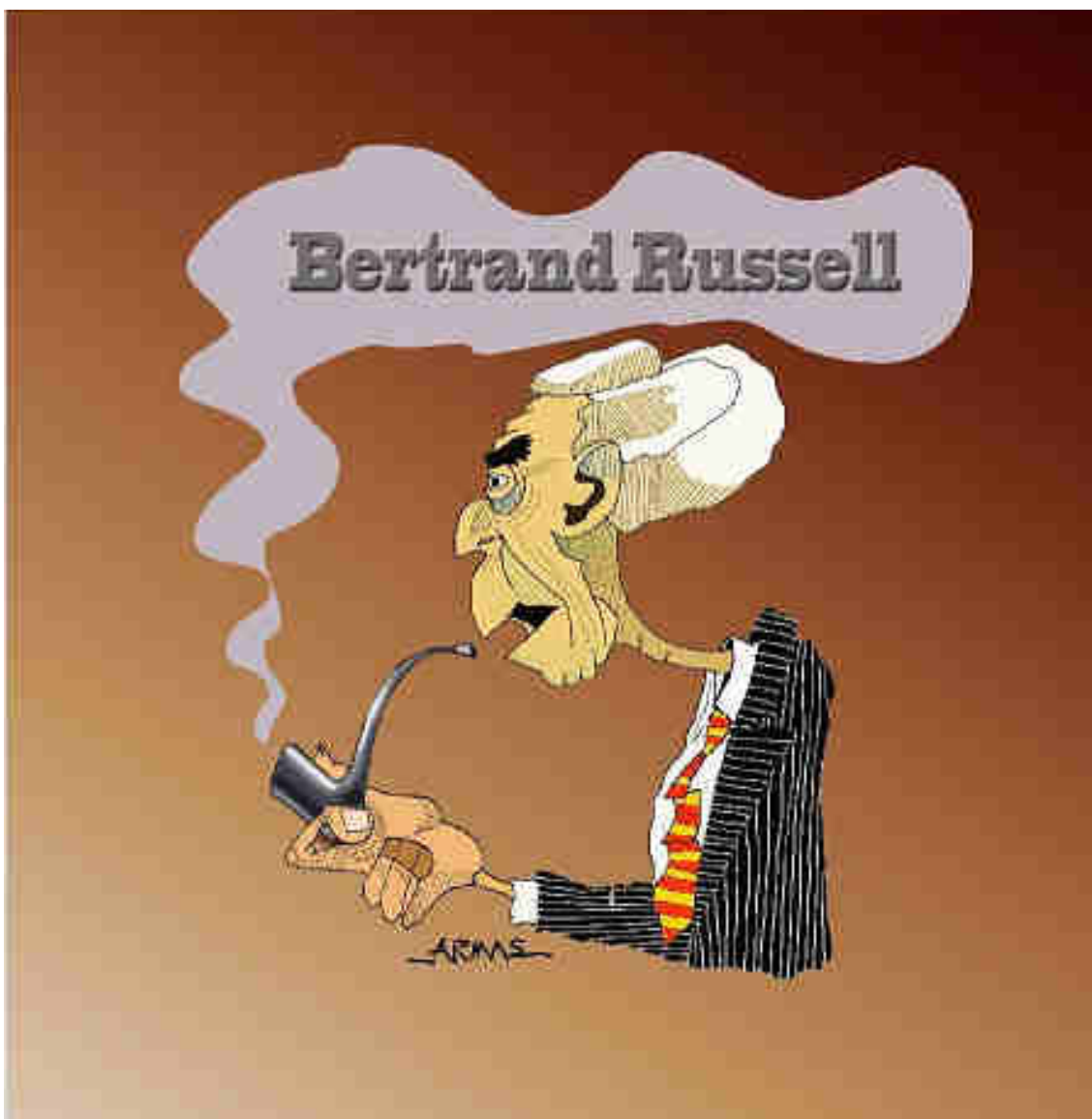
Alexei Andreievich Tupolev, cuyo padre había fallecido el año anterior, tuvo que soportar la avalancha de críticas que cayeron sobre él por el estallido del avión. No respondió con su cabeza porque las autoridades soviéticas sabían de sobra el origen de aquel accidente y no podían achacárselo a él. Hasta el 26 de diciembre de 1975 el «Konkordski» no volvería a realizar un vuelo supersónico y esta vez sería en el interior de la URSS, entre Moscú y Almá-Atá, en Kazajistán.

Después de 103 vuelos y de un segundo accidente de un Tu-144 ocurrido en 1978 el «Konkordski» fue retirado de servicio el 1 de Junio de ese año. El avión resultó demasiado caro, no era rentable. Solo 17 llegaron a ser construidos.

Tanto un Concorde como un Tupolev Tu-144 se conservan en el museo de Sinsheim (Alemania)

Aeroflot continuó operando con el Tu-144D después del final del servicio oficial, con algunos vuelos no regulares en los años 80. El último vuelo del que se tiene constancia fue desde Crimea hasta Kiev en 1987.

<http://www.unabrevehistoria.com/2008/06/el-konkordski.html#more>



Bertrand Arthur William Russell, 3er Conde de Russell, (1872-1970)

Fue un filósofo, matemático, lógico y escritor británico. Ganó el Premio Nobel de Literatura en 1950; fue famoso por su influencia en la filosofía analítica y trabajos matemáticos. A pesar de su apariencia delgada demostró que era un hombre de mucha vitalidad pues tuvo cuatro matrimonios y tres hijos. De él se dice que tenía una frase favorita: "flaco pero resistente".

E V E N T O S

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

101rd Annual Clinical Congress / American College of Surgeons
4 al 8 de Octubre del 2015 * Chicago – USA
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

86º Congreso Argentino de Cirugía / Asociación Argentina de Cirugía
9 al 12 de Noviembre del 2015 * Buenos Aires – Argentina
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

XVIII Congreso Panamericano de Trauma / Sociedad Panamericana de Trauma
11 al 14 de Noviembre del 2015 * Santa Cruz – Bolivia
<http://www.bolivia-trauma2015.com/>

Fórum Internacional de Cáncer de Recto - FICARE 2015
19 al 21 de Noviembre del 2015 * Sao Paulo – Brasil
www.ficare.com.br

Jornada Quirúrgica 2016 / Sociedad de Cirujanos Generales del Perú
9 al 11 de Marzo del 2016 * Lima – Perú
www.scgp.org

12º Congreso Mundial de la IHPBA
20 al 23 de Abril del 2016 * Sao Paulo – Brasil
www.ihpba2016.com



ESTAMOS EN YOUTUBE (www.youtube.com)
SOCIEDAD DE CIRUJANOS GENERALES DEL PERU
TODAS LAS CONFERENCIAS A SU DISPOSICIÓN

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

¡SIGUENOS EN FACEBOOK!