

la cual es cierta, porque si nos fijamos en una letra d cualquiera, la d^m , por ejemplo, vemos que en el primer miembro viene sustituida primero por d_{m+x} , y buscando cuál corresponde á ésta en S_i resulta ser la l_{m+x} ; en el segundo miembro la misma letra d_m viene sustituida también por l_{m+x} , pues en el factor S_i á d_m la sustituye l_m y á ésta en el otro factor la sustituye l_{m+x} .

Demostrado este teorema previo, es fácil probar lo que falta.

Multiplicando dos sustituciones de la forma [1] resulta

$$C_a^x C_b^y C_c^z \dots C_r^u S_i \times C_a^{x'} C_b^{y'} C_c^{z'} \dots C_h^{u'} C_{i'};$$

pero el producto $S_i C_a^{x'}$ es igual á $C_i^{x'} S_i$, y sustituyendo este valor en la expresión del producto se ve que el factor S_i ha corrido un lugar hacia la derecha; continuando así hasta que el factor llegue hasta $S_{i'}$, resulta que aquel producto es de la misma forma que los factores. Luego queda probado lo que se deseaba.

El número de letras de estas sustituciones de la forma [1] es qp , y como el orden del grupo que forman es $p^{\alpha+\beta}$, para terminar la demostración sólo falta ver que ese orden es la mayor potencia de p que divide á $n! = (qp+k)!$ ó sea á $(qp)!$, puesto que siendo $k < p$ no habrá después del factor qp ninguno que sea divisible por p ; para hallar la mayor potencia de este número primo contenida en $(qp)!$ escribamos este símbolo bajo la forma

$$(qp)! = 1 \cdot 2 \cdot \dots \cdot p(p+1)(p+2) \dots 2p(2p+1)(2p+2) \dots 3p(3p+1) \dots qp.$$

Ninguno de los factores de este producto, exceptuando los siguientes: $p, 2p, 3p, \dots qp$, es divisible por p ; luego la potencia buscada es la mayor potencia de p que divide el producto

$$p \times 2p \times 3p \times \dots \times qp = q! p^q;$$

pero hemos representado por p^β la mayor potencia de p que divide á $q!$; luego la potencia buscada es

$$p^\beta \cdot p^q = p^{\beta+q},$$

la que, como vemos, es igual al orden del grupo formado.

Demostrado lo que nos propusimos, sólo resta ver, para dar por terminada la demostración del teorema de Cauchy, si existe el punto de partida á que nos referíamos al principio.

Existe, en efecto: para $q = 1$ la mayor potencia de p que divide á $1!$ es, cualquiera que sea p , p^0 ; el grupo formado por una letra se compone de una sola sustitución; su orden es 1 ó sea p^0 ; luego en este caso es cierto el teorema y éste es el punto de partida.

En este artículo hemos resumido lo que el Sr. Echegaray explicó en las siete primeras conferencias de la segunda parte del curso.

M. LUIÑA.

Alumno de la Escuela de Caminos.

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

ACLARACIONES SOBRE LA MARCHA Y CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES DE ESTOS IMPORTANTES TRABAJOS, Y ESTUDIO DE LAS REBAJAS MÁS CONVENIENTES EN EL ARBITRIO QUE SE PERCIBE PARA SU EJECUCIÓN (1).

PREÁMBULO

Cumpliendo gustosos el ofrecimiento hecho á Barcelona por medio de su prensa periódica, y deplorando el inevitable retardo producido por la comprobación, que en la fecha más reciente posible hemos debido hacer de las siempre variables tributaciones de los puertos, damos hoy á la publicidad, debidamente autorizados, las aclaraciones que conceptuábamos necesarias sobre la marcha y condiciones de estos importantes trabajos, así como nuestra opinión clara y concreta respecto á la más conveniente rebaja del arbitrio para su ejecución, latamente especificadas en el adjunto voto particular presentado en igual fecha á la Junta de Obras, en refutación de las exposiciones elevadas á la Superioridad por la Cámara de Comercio, Sociedad «Fomento del Trabajo Nacional» y por la propia Corporación antes citada.

Las consecuencias y afirmaciones que en este escrito se contienen, basadas todas ellas en documentos y cifras rigurosamente oficiales, producirán en verdad no poco asombro en muchas personas que, aun dotadas de vasta ilustración, pero no conocedoras del asunto, estiman como axiomáticas verdades los infundados cargos que á diario se formulan contra la digna gestión de la Junta de Obras de este puerto y extraordinaria carestía del mismo, de cuya notoria injusticia puede darse una idea con sólo decir que una Corporación tan sensata como la Diputación provincial de Barcelona acaba de estampar en su reciente y bien escrito cuestionario sobre este mismo asunto la premisa, para ella *indubitable*, de que los trabajos del puerto se ejecutan *hoy día con una lentitud rayana en paralización*; siendo así que las obras actualmente comprometidas en contratos pendientes, importan una suma aproximada á seis millones de pesetas, y exceden de tres millones las realizadas en el último año.

Cierto es que en época muy próxima, al igual que en otras anteriores, citadas por la propia Diputación como de gran actividad, y conforme se especifica en nuestro estudio, hemos atravesado un período de relativa calma, inevitable en todos los de getación, cuando hay que proceder á un nuevo orden de ideas, á un cambio radical de criterios, á la redacción y tramitación de proyectos distintos, á la emisión de nuevos dictámenes, y al siempre penoso expedienteo de las informaciones públicas; pero no es menos exacto, que esta forzada y transitoria etapa ha transcurrido por completo con la aprobación de las reformas acordadas, que las obras han recibido ya hace tiempo un nuevo y vigoroso impulso, y que éste podrá hacerse mayor una vez sancionados los importantísimos estudios hoy pendientes del fallo de la Superioridad.

(1) Voto particular presentado á la Junta de obras del puerto por los Ingenieros de la Dirección facultativa de las mismas, impreso en Barcelona, y del cual hemos recibido un ejemplar. Por la importancia que reviste ha creído conveniente esta Redacción publicar un extracto del mismo.

Cábenos la confianza de que la gran mayoría del público sensato, sabrá apreciar la idea beneficiosa que nos ha guiado en la redacción de este modestísimo trabajo, y que hemos procurado desarrollar con toda imparcialidad y buena fe, sin otras miras que las de ser algo útiles y demostrar nuestro sincero afecto á esta noble ciudad, á la que debemos tantas deferencias, donde han nacido nuestros hijos y á la que hemos consagrado tantos años de nuestra vida profesional.

Conste, pues, que al adoptar esta resolución, los Ingenieros del puerto no se ven impulsados por la necesidad de la propia defensa, ya que en la realidad, nadie ha pensado en dirigirles verdaderos y justificados ataques. Y sirva esto de contestación á los que, en bien contadas publicaciones y mal aconsejadas por rencores mezquinos, suelen dedicarnos cierto género de diatribas, que, sin lograr herirnos, sólo hacen daño á quienes las formulan. El papel de dichos funcionarios es puramente pasivo, y se halla bien trazado en las disposiciones vigentes, por las que, en primer término, son los llamados á estudiar y fijar las líneas generales de los puertos; advirtiéndolo, no obstante, que estos proyectos preliminares han de someterse al autorizado consejo de la Marina, y al doble tamiz de las informaciones públicas y del fallo ilustrado de las entidades y corporaciones consultivas; de modo tal, que al convertirse aquéllos en planes racionales y armónicos, resultan ser la obra común de todas las inteligencias de la opinión y el tecnicismo, dentro de las cuales, la misión del facultativo se reduce á desarrollar las sucesivas obras parciales con arreglo á los conocimientos de su profesión, cuidando de que obtengan la resistencia necesaria y de que se ejecuten con honradez y acierto. Como vocal de la Junta de Obras, el Ingeniero Director, aunque conservando forzosamente su carácter de representante de Fomento, como cada individuo de aquélla, el de la corporación á que pertenece, y la autoridad de Marina la del Ministerio de su ramo, no tiene otras atribuciones sobre sus compañeros que el *deber* y no el *derecho* de informar en cuantos asuntos técnicos ó administrativos se estime oportuno su consulta, que la Junta puede ó no aceptar, sin que en este último caso, tenga aquél otro medio de hacer oír su opinión y de que ésta llegue al Centro Directivo, que el asequible á todos los demás vocales y utilizado en la ocasión presente: el del voto particular.

Terminada esta necesaria advertencia, sólo nos resta hacer patente nuestro agradecimiento á la prensa en general por haber accedido á nuestro ruego, suspendiendo toda apreciación anticipada hasta poder juzgarnos, y excitar el celo de todos los buenos barceloneses, sin cuyo decidido apoyo y patriotismo nada podremos conseguir.

VOTO PARTICULAR

PRESENTADO Á LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO POR LOS INGENIEROS DE LA DIRECCIÓN FACULTATIVA DE LA MISMA

Objeto.—Por el art. 15 de la ley de 30 de Agosto del pasado año, estableciendo un nuevo impuesto de Navegación con destino al fomento de la marina de guerra, se autoriza al Ministro de Hacienda para reducir en la cuantía que se demuestre ser justa, los recargos hoy devengados por las Juntas de Obras de puertos, oyendo previamente á estas Corporaciones, así como á las Cámaras de Comercio, Navegación é Industria. En virtud de esta superior disposición, tanto la Cámara de Comercio de Barcelona

como esa dignísima Junta, han manifestado ya su parecer, elevando al Centro directivo exposiciones más ó menos amplias, encañinadas al examen de esta delicada cuestión, habiéndolo hecho también de un modo oficioso la Sociedad «Fomento del Trabajo Nacional». Y como quiera que la Dirección facultativa de las obras no puede estar conforme en modo alguno con la esencia de los razonamientos que esa Corporación aduce para graduar la entidad de la rebaja en los arbitrios por ella recaudados, se juzga en la sensible necesidad de someter á la consideración del Centro superior su opinión propia en el asunto, formulada de un modo razonado y concreto en este voto particular.

Prescindiendo, por ahora, de la índole de los argumentos empleados por esa digna Corporación y de la rebaja aconsejada en los arbitrios, asuntos de los que nos ocuparemos con todo detalle y extensión al final del presente escrito, no podemos menos de lamentar profundamente, que en la exposición de la Junta de Obras se haga caso omiso de los razonamientos aducidos, en las suyas propias, por la Cámara de Comercio y Sociedad «Fomento del Trabajo Nacional»; documentos uno y otro sobre los que no podía alegar ignorancia, por cuanto han visto la luz pública respectivamente, en los Boletines Oficiales de la primera Corporación citada y en los periódicos de la localidad.

La esencia y forma de estos escritos y muy singularmente del redactado por la Cámara de Comercio, Navegación é Industria de Barcelona, son de tal índole y contienen datos y supuestos tan equivocados y erróneos, que no es extraño, ante el forzado silencio en que esa Corporación de carácter oficial y los funcionarios que sirven á sus órdenes, han debido permanecer por las propias exigencias de su carácter y su cargo, que, en unión de análogos conceptos vertidos en exposiciones y escritos anteriores, asimismo publicados en el órgano oficial de la Cámara, hayan contribuido á extraviar la opinión pública de modo tan radical y lamentable, que hoy pasan aquéllos como verdades inconcusas entre la mayoría de los barceloneses; hasta el extremo de que las dignas y respetables corporaciones populares de esta ciudad, no hayan temido lanzar recientemente, sin darse tal vez exacta cuenta de la trascendencia de sus actos, nuevas y discordantes notas en este concierto de mal fundadas lamentaciones.

No se trata, en efecto, de uno de tantos escritos, como por consecuencia de esta verdadera aberración del sentido público, ven á diario la luz en los periódicos de esta capital, y que, redactados por lo común con sobra de pasión y escasez de conocimientos profesionales, no merecen otra refutación que la del silencio. Ahora nos encontramos en presencia de afirmaciones de carácter concreto, expuestas, ante la propia Superioridad, por una Corporación cuyas más distintivas cualidades han de ser la seriedad y la circunspección, por el mero hecho de ostentar la representación genuina del Comercio de Barcelona.

Ahora el ataque proviene de una Cámara que, sin motivo justificado alguno, ha emprendido casi desde la época de su creación, una violentísima campaña, acentuada en los dos años últimos, contra la gestión técnica y administrativa de esa Junta, y claramente manifiesta, no sólo en el citado documento, sino en otras ocho ó más exposiciones elevadas con anterioridad y en multitud de artículos publicados en su Boletín bajo la autorizada firma del Secretario de la Corporación.

Inútil ha sido que la alta administración del Estado haya permanecido silenciosa ante la exhibición de semejantes cargos. Inútil también que el Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros, en su telegrama á la Cámara de 15 de Septiembre anterior, haya venido á establecer las necesarias cortapisas contra cierto género de imposiciones; demostrando, de uno y otro modo, que en las regiones oficiales se juzga de los hechos reales con serenidad de criterio y domina afortunadamente un elevado espíritu de rectitud y de justicia. Y decimos inútil, por cuanto la Cámara citada ha vuelto á insistir en sus impugnaciones, reproduciéndolas con mayor exacerbadón si cabe, en un nuevo y último escrito, dirigido, como supremo recurso dealzada, al Jefe del Gobierno y al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda; y ante cuyos conceptos y razones, que prueban á las claras, no sólo el profundo antagonismo de aquélla á la Junta de Obras, sino la triste convicción de que para llegar al fin que anhela, no ha de reparar en la elección de medios que acaso esterilicen ó comprometan el porvenir de nuestro Puerto, esa Corporación no puede permanecer indiferente; pues en semejantes circunstancias el silencio significaría complicidad ó tácita aquiescencia. Las honrosas tradiciones de esa Junta, el sentimiento de su inquebrantada dignidad, la certidumbre de haber llenado siempre, hasta con creces, sus compromisos y deberes, y el propio decoro de la Administración de la que es directamente delegada, exigen de consuno una enérgica y viril protesta, sin olvidar tampoco que Barcelona y su comercio tienen derecho á la verdad entera sin el mentido halago de irrealizables utopías.

Plazo supuesto para la terminación de las obras.—¿Cuál es el móvil que guía los actos de la Cámara? Bien claro nos lo dice ella misma en su exposición de 21 de Mayo de 1895, solicitando sustituir á la actual Junta de Obras en su gestión técnica y administrativa; reclamando, al efecto, todo género de atribuciones y facilidades por las que sólo se reservaría al Estado la alta inspección de los trabajos, reorganizando los proyectos sobre la base del presentado en 1854 por el Ingeniero Puigdollers, y conminando á la Superioridad, en el caso de no atender sus reclamaciones, con que el comercio no seguiría satisfaciendo el recargo del 80 p. % sobre el impuesto de descarga hoy establecido para las obras.

La Cámara necesitaba, sin embargo, un pretexto legal que justificara su extraña línea de conducta; y éste lo ha encontrado, aduciendo que la Junta de Obras del puerto debe considerar terminada su misión, por cuanto de acuerdo con lo ofrecido en la célebre exposición de los navieros, comerciantes y consignatarios de Barcelona elevada á la Superioridad en Noviembre de 1868, en ratificación de la de 3 Abril del mismo año, y que dió margen á la creación de la expresada Junta por Real decreto de 11 del siguiente Diciembre, se comprometió á terminar las obras del Puerto en el breve plazo de *cuatro* años; indicando además, en apoyo de sus pretensiones, lo que es uso y costumbre en ciertos y determinados puertos extranjeros, donde las expresadas Cámaras construyen y administran las obras de los mismos. A estas apreciaciones, completamente viciosas en su esencia, débese, sin embargo, en su parte más principal, la profunda perturbación y el completo extravío de la opinión pública en la cuestión de las obras del Puerto; por cuanto han contribuído á que el Comercio no tenga conciencia exacta del sacrificio que se

impuso, ni de los que con ánimo varonil y sereno debe seguir realizando para obtener un verdadero puerto de primer orden y en condiciones de posible lucha con sus poderosos rivales del Mediterráneo. Es, por tanto, interesantísimo, desvirtuar tan erróneos conceptos, bastando para ello la sencilla exposición de los hechos reales.

Las obras á que hacía referencia el mencionado escrito de los comerciantes, navieros y consignatarios de Barcelona, y para cuya ejecución se fijaba como suficiente un plazo de cuatro años, no eran, ni podían lógicamente ser, las totales del Puerto, sino simplemente las iniciales del mismo, únicas entonces aprobadas y comprensivas sólo de los diques de abrigo y cerramiento, del dragado ó limpieza del fondo, y de la construcción del muelle de costa. Así lo prueba de un modo terminante, el examen circunstanciado del proyecto oficial redactado por el concienzudo Ingeniero D. José Rafo y aprobado por la Superioridad en 29 de Mayo de 1860; proyecto en que, si bien se trataba, con cierto detalle y magistral criterio, de todas las obras é instalaciones interiores más convenientes para el futuro desarrollo de las transacciones, se concretaba en este punto á la exposición de ideas más ó menos acertadas, pero sin desarrollar estudio alguno; precisando, en cambio, de un modo completo, las construcciones antes detalladas y acompañando para la inmediata ejecución de las mismas los pliegos de condiciones y presupuestos correspondientes. Comenzadas al poco tiempo estas obras por el sistema de contrata, de las que, la más importante adjudicaba al Crédito Mobiliario Barcelonés, hubo de ser más tarde rescindida por incumplimiento de sus condiciones especiales, continuaron ejecutándose por administración con los escasos recursos allegados por el Tesoro público, arrastrando en consecuencia una vida lánguida y dando margen á las continuadas quejas del Comercio y Corporaciones populares de Barcelona, y al noble y espontáneo ofrecimiento del elemento comercial para seguir construyéndolas por medio de su propia gestión y terminarlas en el breve plazo estipulado. Prueba fehaciente de este aserto, es lo consignado en la tantas veces citada exposición de que «con los dos millones de pesetas adeudadas por el Estado, el ingreso anual producto de los recargos que ascendían próximamente á quinientas mil, y la emisión de las obligaciones del empréstito á medida que hiciera necesaria su recaudación el adelanto de los trabajos, en cuatro años podría terminarse una construcción destinada á dar nueva vida á la ciudad de Barcelona y á la Nación entera.»

¿Cómo es posible que aquí se hiciera referencia á las obras totales de un puerto como el de Barcelona, si los recursos tan clara y manifestamente solicitados, bastaban apenas, como se demostrará acto seguido, para cubrir el gasto de sus obras puramente iniciales, únicas aprobadas, según se ha dicho, por la sanción de un proyecto oficial? ¿Puede concebirse, adoptando la absurda especie lanzada, no sabemos por quién, sobre este mismo asunto, de que las tales obras comprendían la totalidad de las del Puerto con un presupuesto de 24 millones de pesetas, que para alcanzar su ejecución en el plazo marcado, fueran suficientes unos fondos que apenas bastaban para cubrir la tercera parte de los intereses devengados por el capital de construcción al finalizar la emisión del necesario empréstito, y sin tener en cuenta lo indispensable para la amortización de sus obligaciones?

Las obras oficialmente aprobadas comprendían sólo un desembolso de 11.265,272 pesetas, de las que 2.429,391 eran afectas á los trabajos del dragado y el resto á la construcción de los diques de abrigo y Muelle de la Muralla de mar; y si bien es verdad que en 11 de Noviembre de 1869, á los once meses de constituida la Junta y á los tres de aprobarse por la Superioridad su Reglamento orgánico, se obtuvo del Centro Directivo la sanción del proyecto presentado por la Dirección Facultativa de las obras, modificando en parte el del Ingeniero Sr. Rafo, esta modificación se refería tan sólo á las obras de los diques propuestos y á la posición de la boca de entrada, siendo su presupuesto de 7.200,822 pesetas; mas como quiera que por efecto de las contrataciones y trabajos anteriores ya se habían realizado obras importantes de acuerdo con el proyecto primitivo, faltando sólo para terminarlas la inversión de una suma de 6.442,065 pesetas, la aprobación del nuevo representaba un exceso de gasto de 758,757, que unidas á las 11.265,272 de aquel estudio, daban, como importe total de las obras en construcción, la cifra de 12.024,029 pesetas, como se ve, poco mayor que la anterior y que por lo tanto no podía afectar sensiblemente al criterio fundamental á que obedeció la creación y planteamiento de la Junta.

Demostrado con lo que antecede, que las obras comprometidas en el plazo de los cuatro años comprendían tan sólo las del cerramiento del Puerto, ¿cabe en la humana inteligencia suponer que con la ejecución de las mismas, por importantes que éstas fueran, bastaba y sobraba para conseguir el verdadero fin á que obedeció la creación de la Junta, cual era el de obtener un puerto digno de Barcelona y proporcionado á su importancia mercantil? ¿Acaso se hallaba aquél en condiciones de luchar con Marsella y con Génova, reducido á un fondeadero más ó menos extenso formado por los diques de abrigo, y sin contar en el interior de tan vasto recinto ni muelles, ni grúas, ni tinglados, ni almacenes, ni diques de carena, ni uno solo, en fin, de los elementos que constituyen un verdadero puerto, en aptitud de atender y facilitar el desarrollo de las faenas mercantiles? El pensar esto fuera verdaderamente risible, y más aun el suponer que el proyecto y construcción de estas instalaciones, que en un puerto como el de Barcelona representa la necesidad de largos y profundos estudios y el sacrificio de cuantiosas sumas, de cuya verdadera entidad nos ocuparemos en breve, pudieran obtenerse en el plazo irrisorio y con los escasos recursos allegados para la construcción de los trabajos iniciales. Y es tan evidente este razonamiento, aparece tan claro el verdadero objetivo á que obedeció el noble y patriótico ofrecimiento de los comerciantes de Barcelona, que en la misma exposición por ellos redactada y que se ha pretendido esgrimir, como arma poderosa, se dice textualmente «que las obras del Puerto deben ser atendidas con preferencia á las más preferentes, pues que Barcelona y su Comercio las costean en su totalidad y se comprometen á seguir haciéndolo en lo sucesivo», afirmación categórica que no deja lugar á duda alguna sobre el alcance de sus proposiciones; añadiendo además, como consideración bien pertinente al asunto que nos ocupa, la de que «no es de extrañar que la ejecución de las obras del Puerto haya sido contrariada constantemente, más que por los obstáculos de la naturaleza, por los que á las grandes mejoras opone algunas veces la mala voluntad».

Pero hay más aun; una vez terminadas las obras inicia-

les, precisamente dentro del plazo fijado para su ejecución, continuó la Junta en el desempeño de su noble misión, desarrollando los proyectos sucesivos complementarios de aquéllas y llevándolas al terreno práctico. Con este criterio presentó, en Febrero de 1871, el proyecto de distribución de la zona marítima, aprobándose en 20 de Octubre de 1872, ó sea, á los veinte meses de su redacción; lo que prueba, de paso, que también en aquella época inicial, en que la Junta gozaba de todas sus atribuciones y franquicias, se retardaba igualmente, por la necesidad de las tramitaciones é informes oficiales, la aprobación de sus proyectos; no obstante lo cual, nadie criticaba la gestión de la Junta y se aceptaba gustosa y resignadamente la tardanza del expedienteo, comprendiendo tal vez que esta era la mejor y necesaria garantía de la bondad, depuración y acierto del pensamiento formulado. En Febrero de 1873 se presentó el proyecto de distribución del fondeadero, que se aprobó, mediante información pública, en 10 de Enero de 1877, es decir, á los cuatro años de formulado. Uno y otro estudio comprendían, aunque sin precisarlas, la realización de otras muchas obras importantes, complementarias de las ya construídas é indispensables para el ejercicio, planteamiento y desarrollo del tráfico marítimo. Y sin embargo, sometidos dichos trabajos á una información general, ¿cómo no se presentaron entonces, por los que ahora las suscitan, dudas ni reclamaciones de ningún género sobre la pertinencia y necesidad de aquellas obras, tan diferentes y harto más costosas que las que, según ellos, debían constituir el único objetivo de la Junta?

(Se continuará.)

Por la Dirección facultativa de las obras del Puerto,

El Director,
CARLOS MONDÉJAR.

El Subdirector,
JULIO VALDÉS.

REVISTA EXTRANJERA

Prescripciones de seguridad para las instalaciones eléctricas (1).

§ 12.—*Corta-circuitos de seguridad.* a) Todos los conductores de los cuadros de distribución deben ser protegidos por corta-circuitos fusibles de seguridad.

b) Exceptuando la restricción del caso g citado más lejos, la sección del conductor de seguridad deberá ser calculada teniendo en cuenta la sección más débil de los conductores que ha de proteger.

La corriente máxima admisible para la fusión está determinada por la siguiente tabla:

Sección del alambre en mm. ²	Intensidad normal en amperes	Intensidad máxima que debe resistir el conductor fusible en amperes.	Sección del alambre en mm. ²	Intensidad normal en amperes.	Intensidad máxima que debe resistir el conductor fusible en amperes.
0,75	3	6	25	60	120
1	4	8	35	80	160
1,5	6	12	50	100	200
2,5	10	20	70	130	260
4	15	30	95	160	320
6	20	40	120	200	400
»	»	»	150	230	460
10	30	60	210	300	600
16	40	80	300	400	800
			500	600	1.200

(1) Véase el número 18.