

O C E M

una muy lograda unificación francesa



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 lo que fueran los grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales H0 existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

OCEM (1970) - - - - - Composición CE129

Referencia EW69

Posiblemente, al tratar de material ferroviario francés, en más de una ocasión ha aparecido el término "OCEM" para identificar un tipo de coche o vagón.

Este trabajo de hoy intentará explicar el origen de esta denominación y, en breve, el material que comporta, aunque no exhaustivo y limitado a los coches de viajeros.

OCEM, en primer lugar, no es la razón social de una fábrica o taller, ni una marca; los coches OCEM han sido construidos por multitud y diversidad de fabricantes. Se trata de un sistema de unificación constructiva, como deducimos del significado de las siglas : "Office Central d'Etudes de Matériel de Chemin de Fer" (Oficina Central de Estudios de Material de Ferrocarriles).

En los primeros años 20 del siglo pasado, varias de las múltiples compañías ferroviarias más o menos privadas que operaban en Francia (PLM, État, PO, AL, MIDI), se pusieron de acuerdo para crear unas normas de unificación de material para facilitar la explotación, que en muchas ocasiones era conjunta. En este orden de cosas apareció la necesidad de diseñar coches de viajeros bajo las más modernas técnicas del momento, que todas estas compañías adquirieron en mayor o menor medida. NORD y EST quedaron al margen en principio y desarrollaron sus propios coches.

Así tenemos estos coches, metálicos y robustos, con un perfil característico y muy, muy ferroviarios, y cuyo servicio se extendió hasta los años 80 del siglo pasado bajo la tutela SNCF. Estructura clásica, con chasis resistente, luego material pesado. Dado que el período constructivo se alargó bastantes años (1924 a 1939), aparecieron varias familias que nos sirven para clasificar este enorme parque :

- 1/ OCEM-RA ("Rivets Apparents"), con líneas de remachado vistas
- 2/ OCEM-FL ("Faces Lisses"), con remaches, pero con tapa-juntas ocultándolos
- 3/ OCEM-S ("Soudé"), ya con estructura soldada
- 4/ BACALAN, con remaches pequeños vistos, construidos por Dyle et Bacalan

A menudo los OCEM-FL se denominan asimismo OCEM-PL ("Parois Lisses"); su ribeteado es mucho más discreto y oculto bajo perfiles en relieve o con cabezas fresadas; los BACALAN, no son propiamente OCEM, sino asimilados en la práctica; también remachados, son de estética distinta y vienen de encargos directos de PLM (y algunos de PO) al constructor de Burdeos. En el seno de los "RA" también se distinguen los "cortos" de 21,57 m. y los "largos" para varias longitudes superiores.



En la foto adjunta, un ejemplar B11 "Bacalan" en servicio ya en la época IV en la SNCF. En Paris Gare de Lyon

Total : incluyendo los Bacalan, pero sin contar furgones ni coches de cercanías, el parque construido en estos 16 años se eleva a 1902 unidades. Los formatos más típicos, no en origen sino en la época SNCF (que tras suprimir la 3ª clase los reagrupó y los adaptó a sus necesidades), son :

A3B5 – B4D (ex C4D) – B9 (ex C9) para los OCEM-RA cortos

A8 – B9 – B10 (ex C10) – A10/2 c10/2 (literas) para los otros OCEM-RA

B11 (ex. C11) – B4s (bar, ex. C4s) para los BACALAN

A8 – A8c8 (literas) – B9 – B10 (ex. C10) – A5D – B5D para los OCEM-FL

B10 (ex. C10) – B5D (ex. C5D) para los OCEM-S

Para componer un tren en modelismo H0, esta vez no se ha partido de un documento o foto real, sino que es una composición teórica, lógica, comprendiendo material de estos tipos OCEM y derivados; vendría a ser un ideal expreso radial de tipo suplementario de los años 70. Los coches llevan matrícula UIC (época IV, desde 1968), y por aquellas fechas se usaban en "Parc B", o sea, refuerzos o expresos de recorrido regional.

Expreso con material OCEM – aprox. 1970

NUM	FORMATO	TIPO	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.
1	B10	OCEM-FL	2ª clase	Verde 301	LSMODELS	40209-2
2	B10	OCEM-FL	2ª clase	Verde 301	LSMODELS	40209-3
3	B10	OCEM-FL	2ª clase	Verde 301	LSMODELS	40381-2
4	B10	OCEM-FL	2ª clase	Verde 301	LSMODELS	40381-3
5	A8	OCEM-FL	1ª clase	Verde 301	LSMODELS	40381-1
6	A3 ½ B5	OCEM-FL	1ª y 2ª clases	Verde 301	LSMODELS	40209-1
7	B11	BACALAN	2ª clase	Verde 301	REE	VB-236
8	B9	OCEM-RA	2ª clase	Verde 301	JOUEF	R3718
9	B10	OCEM-FL	2ª clase	Verde 301	R37	42284
10	A5D	OCEM-FL	1ª clase y Furgón	Verde 301	R37	42221

Los coches LsModels :

La primera marca moderna en anunciar estos coches, en su versión "FL", fue LsModels, la especialista en anuncios no cumplidos. Hasta que la nueva marca R37 no los anunció también (varias nuevas marcas viven sólo de fabricar lo que LSM anuncia y no saca), no salieron efectivamente, luego en duplicidad y competencia suicida. Pero la calidad de su producción es enorme, cumple las más soñadas expectativas, claro que a precios que superan los 60 € por unidad. Basta observar los bajos para quedar maravillado !

El programa LsModels por el momento incluye las versiones "FL" más famosas, como los A8, los literas A8c8, el mixto A3 ½ B5 con su curioso medio departamento en el centro, los clásicos B10 ex. C10 con y sin puerta sanitaria (*), los B9, los

mixtos con bar B4r, los mixtos furgón B5D etc... En permanente anuncio otros formatos de "FL" y también un proyecto para los "RA" largos.



Coche B10 OCEM-FL (num. 3 y 4)



Coche A3 1/2 B5 OCEM-FL (num. 6)



Coche B10 con puerta sanitaria OCEM-FL (num. 1 y 2)

(*) Puerta Sanitaria : se trata de una imposición del estamento militar francés por la cual una parte del parque de coches de viajeros debía tener una puerta exterior a

dos vanos (bloqueada en servicio normal), para en caso de conflicto poder entrar camillas con militares heridos. También debían poder desmontarse con facilidad los paneles interiores en esta circunstancia.

Los coches R37 :

En competencia directa con LsModels, esta nueva marca también ha conseguido un similar o si cabe superior nivel de calidad en su parque de OCEM-FL; por el mismo nivel de precio, incorpora iluminación interna en todos sus coches; fabrica más o menos los mismos formatos, pero con alguna variante, como el modelo ya modernizado B10 con ventanillas Klein divididas con marco inox exterior.



Coche A5D OCEM-FL (num. 10)



Coche B10 con ventanillas modernas Klein OCEM-FL (num. 9)

Los coches REE :

Esta otra dinámica y moderna marca francesa no ha querido quedarse al margen del reparto del pastel y ha sacado hace poco los BACALAN, que faltaban en el envite actual. Estos coches utilizan un sólo molde, el de 11 ventanillas, y se usaron como 3ª clase C11 en el original PLM, como B11 en la SNCF, y algunos ejemplares como mixtos con bar B3s. Los Bacalan del PO fueron de origen B4C6 y no se han reproducido nunca, siendo distintos a nivel estético de la gran serie PLM.



Coche B11 Bacalan, con puerta sanitaria (num. 7)

Los coches JOUEF :



Coche B9 con puerta sanitaria OCEM-RA corto (num. 8)

Jouef nos ofreció una reproducción de los OCEM-RA cortos, en sus tres formatos base A3B5, B4D y B9, desde los años 70 del siglo pasado, en calidad juguete; sin embargo, el correcto grabado y detallado de las cajas permitió reeditar con posterioridad, bajo la marca Rivarossi en principio, y bajo Hornby-Jouef (HJ) más tarde, estos coches con importantes mejoras técnicas; como el ejemplar que forma en este tren, vendido bajo marca Rivarossi en 2003, y a un precio estratosférico, que marcaba el camino en lo que vendría después. En rabiosa actualidad, REE acaba de anunciar la inclusión de estos coches en su elenco, con lo que estos Jouef quedarán superados probablemente.



Muestra de un coche de la primera producción Jouef (años 70) de OCEM-RA cortos en formato A3B5 : aunque la caja está bien grabada, con sus múltiples remaches, el resto es calidad "juguete" : sin interior, sin estribos, ruedas de gran pestaña sin bruñir, enganches enormes sin cinemática, etc...

Los coches FRANCE-TRAINS :

Esta desaparecida marca francesa de producción industrial, tuvo en los años 60 y 70 un extenso catálogo centrado en coches de viajeros, con el acierto de proponer casi todo el parque OCEM, en sus 4 tipos indicados, y en casi todos los formatos reales importantes : la panacea.

Los modelos eran correctos, bien detallados para la época, y con la técnica de enganche y rodadura del momento. Alcanzaron una alta cota de precio de modo que sólo los aficionados solventes podían alcanzarlos y fueron "los deseados" para mi modesta economía de estudiante.

A día de hoy, no pueden mantener comparación con las producciones actuales REE, LSM, R37 etc... y su cota ha caído en picado; pero por nostalgia y amor al "vintage"

mantengo algunos en mi colección; sin embargo no han formado en el tren de hoy ya que su calidad de rodadura es discreta frente a la perfección actual.



Como anécdota, los coches OCEM-S no han sido todavía incorporados al catálogo de las marcas actuales, y el modelo France-Trains sigue siendo el único disponible en el mercado de ocasión : como este ejemplar de la foto anterior, un B10 OCEM-S con puerta sanitaria, modelo France-Trains ref. 246





Tripleta a modo de muestra de la excelente y otrora cotizada producción "France-Trains" : correctos en medidas y aspecto, con interiores bien dispuestos sin detalles superfluos; pero rodaje no muy seguro y sistema de enganche primitivo, lo que les confiere cierta irregularidad en la explotación. Arriba un B11 Bacalan (ex. 3ª clase C11 del PLM), en el centro un B9 OCEM-FL y abajo un A8 OCEM-FL. Todos en versión UIC época IV.

TRACCION :



Para remolcar este supuesto expreso suplementario en los primeros años 70, que menos que una pieza también de época : una 2D2 del PO.

Estas famosas 2D2 serie E-500 del PO (2D2-5500 en la SNCF) fueron la punta de lanza de los expresos rápidos en las líneas de Paris hacia el sur electrificadas ya desde 1926 por el PO a 1500 voltios corriente continua. En la época, los bogies o carretones extremos parecían obligatorios para máquinas de velocidad (hasta 140 km/h); en el centro, 4 motores atacando cada uno un eje fijo con transmisión Büchli en la mayoría de modelos. Estas 2D2-5500 en concreto, tienen 3 estéticas distintas bajo la misma mecánica y dimensiones : 5501 y 5502 prototipos, y 1ª serie 5503 a 5537 con morritos "nez de cochon" (cerditos ...); 2ª serie 5538 a 5545 con capota redondeada "femme enceinte" (la embarazada); y la del tren de hoy 3ª serie 5546 a 5550 "Waterman" con capota poligonal recordando los tinteros de la marca citada.

En los años 70, esta veloz caballería de arrinconado prestigio se batía ya en los mercantes de tipo acelerado (régimen "RA"), pero era reclamada para el servicio expreso cuando hacía falta. Y, además, con una línea visual y librea perfectamente acorde con los coches OCEM que se presentan hoy. No había mejor elección posible para la tracción. Coherente al 100% !

En modelismo H0, una 2D2-5500 de 1ª serie estuvo en la producción Jouef, modelo simplón de los años 70. Pero a día de hoy, bajo la batuta Hornby, se han propuesto los 3 modelos con una calidad y detalle actuales, sin envidiar nada a otras marcas punteras.



2D2-5550 versión fin de carrera años 70. Modelo Jouef ref. HJ2163 (Hornby)



Bellísima estampa de una real 2D2 "Waterman".

Obsérvese como el modelo tiene el faldón recortado para permitir el movimiento lateral del bogie.

Foto : Wikipedia



Modelo JOUEF 2D2-5500 1ª serie clásico años 70 : muy simple y resultón



Modelo JOUEF de Hornby : la 2D2-5500 de 2ª serie : la embarazada !

Modelo de actual producción HJ.

Algunas tomas fotográficas de la evolución de este tren por la maqueta Asvicaf :





EPÍLOGO :

Poco queda a día de hoy de este extenso parque, como no sea algún ejemplar de uso derivado al parque de servicio, o conservado en los múltiples museos o colecciones particulares del país vecino.

La invasión de material "Corail" en los años 70's fue el detonante para arrinconar este material, produciéndose un decalaje de series. Ninguno de ellos llegó a recibir en servicio activo decoraciones modernas bicolor, ni pictogramas más allá del "encadré" de la SNCF típico de la época IV en su primer decenio.

La normalización OCEM que comentamos hoy tiene un cierto paralelismo con lo que aconteció en nuestro país en similar calendario y objetivo : la unificación técnica previa a Renfe, que normalizó un tipo de construcción de coches de viajeros metálicos (las series "1000" en Renfe), del cual se beneficiaron Norte, Oeste y Central de Aragón (MZA nunca quiso coches metálicos); aunque en cantidades mínimas. En vagones de mercancías el éxito fue mayor.

OCEM diseñó también furgones, coches de mercancías (de 2 ejes), y las cajas para automotores eléctricos para el PO (Z-4100, Z-4400); también tuvo a ver con los coches de cercanías que construyó Talbot; y un largo etc... etc...

Alain Cassagnau - www.tvnp.fr



Furgón de diseño OCEM-RA para el Midi. Foto A. C.

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo mención) :

Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2019