

Material Circulante Rebocado Sorefame

Secção de Preservação Ferroviária e Lazer
APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro
E: preservacao@caminhosdeferro.pt / apac@net.sapo.pt
Outubro de 2016

ÍNDICE

Sorefame, marco da indústria nacional 2

Material Ferroviário Made in Portugal 3

- Geração de 1961-1963 4
- Geração de 1966-1969 4
- Geração de 1971-1975 5
- Furgões e Ambulâncias Postais 6

Carruagens e Furgões da Sorefame na Atualidade 7

Proposta de preservação 8

- Veículos já na posse do Museu Nacional Ferroviário 8
- Necessidade de novas afetações 9
- Exposição e Parqueamento 10

Sobre a APAC e a Proposta 12

Anexos 13

- Lista de material existente 13

SOREFAME, MARCO DA INDÚSTRIA NACIONAL

A SOREFAME - Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, S. A. R. L. foi fundada em 1943, pelo engenheiro Ângelo Fortes, resultando da aglomeração de várias pequenas empresas do ramo metalomecânico. A sua constituição enquadrava-se no âmbito do plano estratégico de industrialização para Portugal do Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, Ferreira Dias. De capital maioritário na posse pela firma francesa Neyrpic (hoje Alstom), dedicou-se inicialmente ao fabrico de equipamentos hidromecânicos, cuja procura era bastante elevada devido ao programa de construção de barragens hidroeléctricas em Portugal.



Nos princípios da Década de 1950, a CP - Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entrou num profundo processo de modernização, no qual se encontrava planeada a electrificação de todas as linhas urbanas de Lisboa. No caso da Linha de Sintra, a CP pretendia continuar a utilizar veículos com caixas metálicas na sequência da aquisição de carruagens realizadas neste material durante a década de 40 à empresa americana Budd Company. A SOREFAME associou-se à referida empresa que possuía a patente para a construção de material circulante em aço inoxidável canelado, tendo recebido uma licença de fabrico e os conhecimentos técnicos necessários.

A primeira produção aproveitando esta licença foram 14 carruagens, 4 de primeira e segunda classe e 10 de segunda classe para os caminhos-de-ferro de Angola, mais 3 furgões, todos eles construídos em chapa de inox canelada como pode se pode ver na fotografia ao lado.

De seguida começaram a construir as caixas para as primeiras U.T.E (Unidade Tripla Elétrica), para entrarem ao serviço das primeiras linhas eletrificadas. Em 1960 construíram um protótipo em caixa de Aço Inox da série de locomotivas 2500, que viriam a dar origem à série de locomotivas 2550, que seria a primeira locomotiva no mundo construída em aço Inox e notabilizava-se pelo reduzido peso, sendo alvo de boas críticas na Exposição Mundial do Brasil, levando o nome da Sorefame para bem perto dos grandes construtores mundiais de material ferroviário.

MATERIAL FERROVIÁRIO MADE IN PORTUGAL

A SOREFAME produziu material circulante ferroviário para diversos clientes (CP, CTT, CF de Moçambique, metropolitano de S. Paulo), sendo esta produção de material automotor e material rebocado. Relativamente ao primeiro projeto de construção de material ferroviário, e conforme referido, debruçou-se sobre a construção de automotoras elétricas (UTE- Unidade Tripla Elétrica) para a linha de Sintra que viriam a compor a Série 2000. A participação da SOREFAME cingia-se à construção das caixas em aço inox, pelo que para os restantes componentes foi formado um consórcio, denominado de Groupement d'Étude et d'Électrification de Chemin de Fer en Monophasé 50 Hz. Além da empresa Nacional este consórcio era constituído pelas empresas AEG, Siemens-Schuckert, Alsthom, Brown Boveri Company, Jeumont, Schneider-Westinghouse, Oerlikon, e Schindler.

O mesmo consórcio produziu depois as locomotivas 2550, já citadas no primeiro capítulo. A década de 60 afirmar-se-ia como a década de ouro na produção de material ferroviário em aço inox. Além das referências previamente realizadas, o presente documento centrar-se-á no material rebocado e na justificação da motivação para a sua preservação.

A SOREFAME produziu para a CP 3 grandes lotes de carruagens que se subdividem em vários tipos ou modelos/configurações relacionadas com as classes e com a função a que se destinavam, e que foram sendo objeto de transformações e adaptações ao longo da vida útil que comprovaram a versatilidade dos veículos para distintas funções.

Os distintos lotes de material encomendado à Sorefame podem ser agrupados numa lógica cronológica para as carruagens e por cliente para os furgões.

Lote	Número de Veículos Produzidos
Carruagens de 1961-1963	43
Carruagens de 1966-1969	90
Carruagens de 1971-1975	156
Furgões CP – Década 1970	21
Ambulâncias Postais CTT – Década 1960	13

Estas encomendas tiveram o duplo objetivo de renovar o parque de material português e o de melhorar as prestações comerciais nomeadamente quando na década de 1970 a CP aumentou para 140 km/h a velocidade máxima dos seus comboios.

GERAÇÃO DE 1961-1963



A geração de 1962 contava com um total de 40 carruagens de compartimentos, sendo 22 delas de 1ª Classe, 11 de 2ª classe e 7 mistas 1ª+2ª Classe. Foram ainda fabricadas três carruagens-restaurante, que têm a particularidade de terem saído de serviço apenas em 2010, já que se mantiveram em operação no serviço Sud Expresso Lisboa – Hendaye até essa data.

Deste primeiro lote de carruagens, todas as carruagens de 2ª Classe foram transformadas ao longo da sua vida ou em carruagens de 1ª Classe ou em carruagens de 1ª Classe + bar. Das carruagens de 1ª Classe também há a registar a transformação de pelo três delas em carruagens de 1ª Classe + Bar.

Estas carruagens notabilizaram-se no serviço internacional mas também pelos conjuntos homogéneos 100% Inox que emparelharam estas carruagens com as locomotivas 2550 (fabrico Sorefame, primeiras locomotivas do mundo com caixa Inox) e um furgão Dargent (também ele em inox) nos serviços rápidos Lisboa – Porto, nomeadamente os comboios Foguete.

GERAÇÃO DE 1966-1969



Esta geração recebeu a curiosa alcunha de “mini-saia”, já que contrariamente à série anterior vinha desprovida das embaladeiras na parte inferior, para mais fácil acesso aos equipamentos da carruagem. Esta foi a primeira geração com desenho concebido integralmente na Sorefame, já que as carruagens anteriores tinham influências quer das realizações Budd quer das carruagens Carel et Fouché adquiridas pela CP na década de 1950.

Todas as 90 carruagens adquiridas eram carruagens de segunda classe, num esforço da companhia para modernizar os seus serviços que para a

2ª classe ainda recorriam extensivamente a gerações obsoletas de material rebocado, nomeadamente serviços internacionais.

Quatro das carruagens de compartimentos seriam em 1984 adaptadas a carruagens 2ª classe + bar, dando origem à série 85-50 001 a 004.

Metade desta geração, exatamente 45 carruagens dos dois tipos, deram origem às atuais carruagens designadas como "Sorefame Modernizadas", do serviço Intercidades, após profunda renovação nos anos 1990.

GERAÇÃO DE 1971-1975



A maior encomenda de carruagens da história da CP agrupou 156 veículos distribuídos da seguinte forma: 28 carruagens de 1ª classe de compartimentos, 19 carruagens de 1ª classe de salão, 9 carruagens mistas de 1ª e 2ª classe de compartimentos, 30 carruagens de 2ª classe de comparimentos e 80 carruagens de 2ª classe de salão.

Esta encomenda, novamente com recurso a desenho exclusivo da Sorefame, permitiu abater todas as gerações de carruagens de madeira ainda subsistentes na rede de via larga. A série 22-40, carruagens de 2ª classe de salão, entrou para a história como a mais numerosa de sempre – 80 unidades.

Face à geração de 1968, estas carruagens voltaram a incorporar embaladeiras, o que lhes valeu a alcunha de "saias compridas".

Também desta geração saíram várias transformações relevantes. Quatro carruagens foram transformadas em carruagens-restaurante e pelo menos cinco carruagens de 1ª classe foram transformadas nas chamadas carruagens "Bataclã", de interiores evocativos do que viria a ser o serviço Alfa Club.

Em Maio de 1982 o Papa João Paulo II viajou a bordo de uma composição que integrava uma carruagem "Bataclã", um dos restaurantes transformados desta geração e várias carruagens de primeira classe também desta encomenda.

FURGÕES E AMBULÂNCIAS POSTAIS



Os CTT encomendaram em duas tranches ambulâncias postais para o seu serviço ferroviário. Dos treze veículos encomendados durante a década de 1960, os três mais antigos distinguiam-se por serem substancialmente mais longos que os 10 sucedâneos.

Para a CP a Sorefame produziu 21 furgões inspirados no desenho das carruagens da década de 1970, pois a companhia necessitava de furgões aptos a 140 km/h – as gerações anteriores, de diversas proveniências, alternatavam entre velocidades limite de 100 e 120 km/h. Hoje em dia estes furgões resistem ainda ao serviço integrando composições de socorro (e estando especialmente equipados para tal), inspeção de catenária e até albergando motores diesel e gerador para abastecimento elétrico de carruagens em serviços com locomotivas sem essa faculdade.



CARRUAGENS E FURGÕES DA SOREFAME NA ATUALIDADE

Na atualidade apenas circulam em serviço comercial as carruagens modernizadas na década de 1990, havendo um projeto para renovação de até 25 outras carruagens atualmente sem uso, numa operação equiparável. Entendemos que é importante, do conjunto de carruagens que sobram na atualidade, que a escolha das 25 carruagens a renovar salvaguarde a integridade das diversas séries remanescentes e que testemunham a mais pujante etapa da produção ferroviária nacional.

Das diversas séries construídas, algumas não chegaram aos dias de hoje, sobretudo devido a transformações realizadas ao longo dos anos. No quadro abaixo é possível ver todas as séries produzidas pela Sorefame e respetiva tipologia, bem como outras séries que resultaram de transformações posteriores.

Série	Classe	Tipo	Ano Construção	Construídos	Existentes	Afectos MNF
Apyf	Postal	N/A	1960	3	0	0
19-22 000	1ª	Compartimentos	1961	22	2	1
88-50 000	Restaurante	N/A	1962	3	3	3
39-20 000	1ª/2ª	Compartimentos	1963	7	4	0
B9yf	2ª	Compartimentos	1963	11	0	0
00-29 070	Postal	N/A	1965	10	1	0
21-69 000	2ª	Compartimentos	1968	50	1	0
22-69 000	2ª	Salão	1968	40	2	0
85-40 010	1ª/Bar	Compartimentos	T. 1968	5	5	0
85-40 000	1ª/Bar	Compartimentos	T. 1969	3	3	0
10-69 000	1ª	Compartimentos	1971	28	7	0
10-69 500	1ª	Salão	1971	20	6	0
30-69 000	1ª/2ª	Compartimentos	1971	9	0	0
92-69 000	Furgão	N/A	1971	21	18	0
89-50 000	Club	Salão Bataclã	T. 1972	5	0	0
22-40 000	2ª	Salão	1973	80	31	5
21-40 000	2ª	Compartimentos	1974	30	16	0
88-40 000	Restaurante	N/A	T. 1979	4	3	1
85-50 000	2ª/Bar	Compartimentos	T. 1984	4	4	0

As séries marcadas com “T.” significam que são resultantes de transformações, no ano indicado.

No anexo constante do documento incluímos a listagem de todas as carruagens e furgões identificados como ainda existindo, informação recolhida presencialmente ou com a ajuda de pessoas ligadas ao setor.

Das séries que já não existem apenas não é possível restaurar a partir de veículos existentes as ambulâncias postais Apyf de 1959-1960.

PROPOSTA DE PRESERVAÇÃO

A nossa proposta de preservação tem em conta a necessidade de preservar património insubstituível e também de possibilitar usos diversos como os que o Museu Nacional Ferroviário já ensaia atualmente nomeadamente com veículos Sorefame.

Assim, propomos como critérios:

1. Salvaguarda de cada uma das séries fabricadas, observando-se diferenças substanciais e funcionais entre cada uma;
2. Recuperação de carruagens para recriar séries de carruagens originais, desaparecidas devido a posteriores transformações;
3. Possibilidade de recriar composições históricas do nosso caminho de ferro, nomeadamente: Comboio Papal, Foguete e rápidos da linha do Norte com a locomotiva 2551, Sud Expresso ou os famosos Interregionais/Directos, comboios estruturantes e facilmente acessíveis por toda a população durante mais de 30 anos;
4. Utilizações especiais.

VEÍCULOS JÁ NA POSSE DO MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO

O Museu Nacional Ferroviário tem já na sua posse alguns veículos de fabrico Sorefame, ainda que admitamos que alguns deles possam ainda não ser formalmente da Fundação. A saber:

Série	Classe	Tipo	Ano Construção	Na posse do MNF	Sugestões
19-22 000	1ª	Compartimentos	1961	1	
88-50 000	Restaurante	N/A	1962	3	Manter 88-50 001 em estado de marcha
22-40 000	2ª	Salão	1973	5	Sem interiores. Sugestão de devolução a CP e venda para sucata / transformação
88-40 000	Restaurante	N/A	T. 1979	1	Manter em estado de marcha - Fez parte do Comboio Papal

Consideramos que eventuais projetos de restauração com base nas carruagens restaurante, parqueadas no Museu, não excedam a utilização de duas das quatro carruagens existentes, ficando as restantes para exposição museológica, em condição o mais original possível e disponíveis até para comboios especiais.

A carruagem 88-50 001, por ser a única a conservar o lettering original, não deve ser afeta a projetos de restauração fixos, tal como a carruagem 88-40 003 cuja série foi utilizada no comboio de João Paulo II, em 1982.

Relativamente às carruagens 22-40 aconselhamos que, salvaguardados usos especiais, o Museu Nacional Ferroviário possa negociar a sua devolução à CP, para renovação ou venda para sucata, já que não possuem atributos relevantes para a preservação. Deste modo, facilitando a incorporação de outros veículos ainda na posse da CP.

NECESSIDADE DE NOVAS AFETAÇÕES

Face aos critérios expostos na página 9 e ao histórico de produção da Sorefame vertido na página 8, entendemos ser necessário acautelar as seguintes situações:

Série	Classe	Tipo	Ano Construção	Quantidade
39-20 000	1ª/2ª	Compartimentos	1963	2
00-29 070	Postal	N/A	1965	1
22-69 000	2ª	Salão	1968	1
85-40 010	1ª/Bar	Compartimentos	T. 1968	1
85-40 000	1ª/Bar	Compartimentos	T. 1969	1
10-69 000	1ª	Compartimentos	1971	2
10-69 500	1ª	Salão	1971	3
92-69 000	Furgão	N/A	1972	1
22-40 000	2ª	Salão	1973	2
21-40 000	2ª	Compartimentos	1974	2
85-50 000	2ª/Bar	Compartimentos	T. 1984	2

No caso das séries 39-20 000, 10-69 000, 10-69 500 e 85-50 000 a defesa de imediata salvaguarda de vários exemplares prende-se com a possibilidade de as utilizar para retransformar nas carruagens originalmente construídas pela Sorefame, seguindo a relação seguinte:

Série Atual	Série Original	Classe	Tipo	Ano Construção	Necessidades adicionais para transformação
39-20 000	B9yf	2ª	Compartimentos	1963	Recuperação de interiores de 2ª classe de 1 carruagem 39-20 destinada a sucata
85-50 000	21-69 000	2ª	Compartimentos	1968	Recuperação de interiores de 2ª classe de 1 carruagem 88-50 destinada a sucata
10-69 000	30-29 000	1ª/2ª	Compartimentos	1971	Recuperação de interiores de 2ª classe de 1 carruagem 21-40 destinada a sucata
10-69 500	89-50 000	Club	Salão Bataclã	T. 1972	N/A

No caso das carruagens 21-69 000 as listagens que possuímos ainda indicam a existência de um exemplar mas tendo em conta que não nos foi possível avaliar essa questão acreditamos que a utilização de uma 88-50 000 pode ser a solução mais segura para garantir a preservação de um exemplar dessa série, após retransformação.

Excluindo os duplicados pedidos para efeitos de retransformação em séries atualmente desaparecidas, propomos incorporações adicionais da geração 1971-1974 pela sua maior importância na democratização do serviço de passageiros e para permitir a criação de uma composição funcional apta a produtos turísticos distintos dos abrangidos pelo Comboio Presidencial atualmente já em exploração pelo Museu Nacional Ferroviário. É o caso das séries 10-69 500, 21-40 000 e 22-40 000 (proposta de conservação de 2 unidades de cada série). Nestas séries há ainda a observar que:

Série	Classe	Tipo	Ano Construção	Particularidades
10-69 500	1ª	Compartimentos	1971	Carruagens 10-69 509 e 10-69 511 são ex-Bataclã
21-40 000	2ª	Compartimentos	1974	Carruagens 026 a 030 diferem das restantes - foram as primeiras do país adaptadas a PMR
22-40 000	2ª	Salão	1973	Carruagens 038 a 040 fizeram parte de lote restrito que substituiu composições Fiat nos comboios Sotavento

Para todas as outras séries, excluindo as três carruagens restaurante de 1962 já na posse do Museu Nacional Ferroviário, estamos apenas a propor a conservação de uma unidade por série, o mínimo indispensável à salvaguarda da memória da Sorefame.

Além das carruagens deve ser feito um esforço de inventário no sentido de confirmar a existência de bogies originais (as carruagens da década de 1960 foram trocando os seus bogies por bogies mais modernos, para permitir velocidade de 140 km/h), para eventual reequipamento de carruagens ou simplesmente para exposição enquanto bogie, já que foram os primeiros bogies utilizados nos veículos Sorefame.

EXPOSIÇÃO E PARQUEAMENTO

O problema do parqueamento deste vasto conjunto de material circulante é pertinente: contrariamente a outras coleções em museus de diversa índole, uma coleção de material circulante ferroviário necessita de muito espaço para ser exposto e devidamente resguardado. Consideramos o espaço atribuído ao Museu Nacional Ferroviário altamente insuficiente, como o prova aliás o facto de o Museu albergar uma excelente coleção que retrata a ferrovia nacional até cerca de 1950 mas onde manifestamente não existe espaço nem edifícios disponíveis para retratar o riquíssimo período que se seguiu a 1950.

Defendemos que a área do Museu Nacional Ferroviário possa ser alargada à zona de Lisboa e em particular aproveitando naves oficinais já desativadas no complexo da EMEF do Barreiro, onde é possível resguardar reservas fundamentais do Museu Nacional Ferroviário em condições adequadas e salvaguardando ao mesmo tempo o património imobiliário único existente naquele complexo ferroviário.

A este propósito temos uma proposta de instalação de um núcleo museológico no Barreiro, que iremos muito em breve apresentar a todas as entidades envolvidas, no sentido de propor a colaboração de associações e de projetos de voluntariado para possibilitar a recuperação de espaços de grande importância patrimonial a favor de coleções tão importantes como a que elencamos de fabrico Sorefame.

SOBRE A APAC E A PROPOSTA

A APAC é uma associação fundada em 1977 para atividades relacionadas com a defesa e preservação dos caminhos de ferro. Em 2016 fundou uma secção dedicada aos temas da preservação ferroviária que dispõe de uma equipa de voluntários disponível para ações de restauro e operação do núcleo museológico do Barreiro.

A preservação do legado insuperável da Sorefame é uma das prioridades da Associação. Em geral, entendemos que o trabalho que realizamos procura fomentar os objetivos gerais de imagem, património e *goodwill* que aproveitam ao setor no seu conjunto e a cada uma das instituições envolvidas em particular.

Ao realizarmos esta proposta e este trabalho de investigação esperamos contribuir para que nos movimentemos todos em conjunto face a objetivos maiores e de interesse geral. A coleção de veículos Sorefame é muito diversificada e retrata muito bem os caminhos de ferro portugueses no período 1950 – 2000, com as suas especificidades, prioridades e serviços.

A proposta total de salvaguarda de 23 veículos parece-nos equilibrada com o que foi o total de veículos produzidos nestas séries (323), representando a salvaguarda 7% dos veículos fabricados, um valor razoável tendo em conta o reduzido número de unidades fabricadas em algumas das séries e que naturalmente inflacionam a média.

Com a hipótese já noticiada de renovação pela CP de 25 veículos para serviço Intercidades, o balanço geral da rentabilização de ativos no serviço comercial e da preservação de património é como se segue:

Parque Total	Parque em Serviço (Renovado nos anos 90)	Parque a renovar	A afetar ao MNF	Disponível para sucata / venda (maioria já concretizado)
323 (100%)	45 (13,9%)	25 (7,8%)	23 (7,1%)	230 (71,2%)

Para os devidos efeitos, endereçamos esta proposta à CP – Comboios de Portugal, à Fundação Museu Nacional Ferroviário, ao Ministério do Planeamento e Infraestruturas, ao Ministério da Cultura, Grupos Parlamentares da Assembleia da República e à Ordem dos Engenheiros, esperando que o mesmo acolha da vossa parte a melhor compreensão e resposta.

Ficamos à disposição através dos nossos contactos:

- Email: preservacao@caminhosdeferro.pt e apac@net.sapo.pt
- Web: www.caminhosdeferro.pt e www.caminhosdeferro.pt/preservacao

ANEXOS

LISTA DE MATERIAL EXISTENTE

Série	Classe	Tipo	Número	Ano de Fabrico	Observações
10-69 000	1ª	Compartimentos	10-69 009	1972	Abate programado
10-69 000	1ª	Compartimentos	10-69 013	1972	
10-69 000	1ª	Compartimentos	10-69 018	1972	Abate programado
10-69 000	1ª	Compartimentos	10-69 020	1972	
10-69 000	1ª	Compartimentos	10-69 023	1972	Abate programado
10-69 000	1ª	Compartimentos	10-69 025	1972	
10-69 000	1ª	Compartimentos	10-69 028	1972	
10-69 500	1ª	Salão	10-69 502	1972	Em Contumil
10-69 500	1ª	Salão	10-69 503	1972	
10-69 500	1ª	Salão	10-69 507	1972	
10-69 500	1ª	Salão	10-69 509	1972	Carruagem Ex-Bataclã. Em Contumil.
10-69 500	1ª	Salão	10-69 511	1972	Carruagem Ex-Bataclã. No Barreiro.
10-69 500	1ª	Salão	10-69 513	1972	
19-22	1ª	Compartimentos	19-22 026	1963	
19-22	1ª	Compartimentos	19-22 038	1963	No Entroncamento.
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 002	1975	
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 009	1975	
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 011	1975	Abate programado
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 013	1975	
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 014	1975	Abate programado
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 017	1975	Abate programado
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 020	1975	
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 021	1975	
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 022	1975	Abate programado
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 023	1975	Abate programado
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 025	1975	
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 026	1975	Abate programado. WC modificado para PMR
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 027	1975	WC modificado para PMR
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 028	1975	WC modificado para PMR
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 029	1975	WC modificado para PMR
21-40	2ª	Compartimentos	21-40 030	1975	Abate programado. WC modificado para PMR
21-69	2ª	Compartimentos	21-69 004	1968	Aparece numa lista antiga mas acredita-se que foi demolida já.
22-40	2ª	Salão	22-40 002	1973	Carruagem PT Escolas. Em Campolide.
22-40	2ª	Salão	22-40 004	1973	Sem interiores.

Série	Classe	Tipo	Número	Ano de Fabrico	Observações
22-40	2ª	Salão	22-40 006	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 007	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 010	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 012	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 016	1973	Sem interiores.
22-40	2ª	Salão	22-40 020	1973	Sem interiores.
22-40	2ª	Salão	22-40 023	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 024	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 026	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 028	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 030	1973	Sem interiores.
22-40	2ª	Salão	22-40 033	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 038	1973	Ex-Sotavento
22-40	2ª	Salão	22-40 039	1973	Ex-Sotavento
22-40	2ª	Salão	22-40 043	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 045	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 048	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 049	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 051	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 053	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 054	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 056	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 057	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 060	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 063	1973	Sem interiores.
22-40	2ª	Salão	22-40 064	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 072	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 073	1973	
22-40	2ª	Salão	22-40 079	1973	No Entroncamento, para renovação IC
22-69	2ª	Salão	22-69 017	1968	Carruagem com foles, no Entroncamento
22-69	2ª	Salão	22-69 019	1968	
39-20	1ª + 2ª	Compartimentos	39-20 003	1963	Abate programado
39-20	1ª + 2ª	Compartimentos	39-20 004	1963	Abate programado
39-20	1ª + 2ª	Compartimentos	39-20 006	1963	No Entroncamento
39-20	1ª + 2ª	Compartimentos	39-20 007	1963	
85-40 000	1ª + Bar	Compartimentos	85-40 001	1961	Resguardada no Barreiro
85-40 000	1ª + Bar	Compartimentos	85-40 002	1961	Em Contumil
85-40 000	1ª + Bar	Compartimentos	85-40 003	1961	
85-40 010	1ª + Bar	Compartimentos	85-40 011	1961	Em Contumil
85-40 010	1ª + Bar	Compartimentos	85-40 012	1961	
85-40 010	1ª + Bar	Compartimentos	85-40 013	1961	No Entroncamento, para renovação IC
85-40 010	1ª + Bar	Compartimentos	85-40 014	1961	No Barreiro, carruagem transformada a partir de carruagem de 2ª classe, transformação mais ligeira das realizadas

Série	Classe	Tipo	Número	Ano de Fabrico	Observações
85-40 010	1ª + Bar	Compartimentos	85-40 015	1961	Em Contumil
85-50	2ª + Bar	Compartimentos	85-50 001	1968	
85-50	2ª + Bar	Compartimentos	85-50 002	1968	
85-50	2ª + Bar	Compartimentos	85-50 003	1968	
85-50	2ª + Bar	Compartimentos	85-50 004	1968	
88-40	Restaurante	N/A	88-40 002	1974	Afecta a Museu Nacional Ferroviário
88-40	Restaurante	N/A	88-40 003	1974	
88-40	Restaurante	N/A	88-40 004	1974	Abate programado
88-50	Restaurante	N/A	88-50 001	1964	Afecta a Museu Nacional Ferroviário
88-50	Restaurante	N/A	88-50 002	1964	Afecta a Museu Nacional Ferroviário
88-50	Restaurante	N/A	88-50 003	1964	Afecta a Museu Nacional Ferroviário
92-69	Furgão	Socorro	92-69 001	1972	Barreiro
92-69	Furgão	Bagagens	92-69 002	1972	
92-69	Furgão	Bagagens	92-69 003	1972	
92-69	Furgão	Bagagens	92-69 004	1972	
92-69	Furgão	Socorro	92-69 006	1972	Barreiro
92-69	Furgão	Gerador	92-69 007	1972	Em Contumil
92-69	Furgão	Gerador	92-69 008	1972	Em Contumil
92-69	Furgão	Gerador	92-69 009	1972	Em Contumil
92-69	Furgão	Catenária	92-69 010	1972	Propriedade Refer. No Entroncamento.
92-69	Furgão	Socorro	92-69 011	1972	Em Campolide.
92-69	Furgão	Bagagens	92-69 012	1972	
92-69	Furgão	Bagagens	92-69 013	1972	
92-69	Furgão	Socorro	92-69 014	1972	Em Contumil
92-69	Furgão	Socorro	92-69 015	1972	Em Coimbra
92-69	Furgão	Socorro	92-69 017	1972	Em Campolide.
92-69	Furgão	Bagagens	92-69 018	1972	
92-69	Furgão	Socorro	92-69 020	1972	No Entroncamento
92-69	Furgão	Socorro	92-69 021	1972	No Entroncamento
00-29	Postal	N/A	00-29 079	1965	Em Coimbra-B.

Nota: Estas listas foram elaboradas com a contribuição de várias pessoas de Norte a Sul, profissionais do setor ou simples entusiastas que registaram os veículos observados nas várias estações da rede. Acreditamos que na fase de seleção dos veículos a incorporar no Museu Nacional Ferroviário deve primeiro ser feita uma depuração das listas de modo a ser feito um trabalho baseado em listas 100% fidedignas.