

## Ejemplos de reemplazo de estaciones, costos y consecuencias

Ciudad	Características de la desafectación	Situación actual
Auckland	Estación centrica abandonada en 1930, trasladada 1,2 km hacia el Este. Terreno usado como terminal de bus y estacionamiento.	Nueva estación subterránea inaugurada en 2003 construida en el mismo lugar aprovechando un edificio antiguo a un costo de 204 millones de dolares de NZ. El número de pasajeros pasó de 2,3 millones en 2003 a 5,7 millones en 2007.
Belfast	Estación demolida y reemplazada por una nueva mas lejos del centro de la ciudad en 1976.	Nueva estación construida en el lugar de la antigua a un costo de 4,7 millones de libras, inaugurada en 1995. El número de pasajeros se incrementó en 900.000 por año.
Bucarest	Una de las estaciones alejada del centro en los 60, sustituida por estación suburbana.	Se busca integración con el metro al no poder reconstruirse la línea por haberse construido edificios en el antiguo trazado.
Dakar	Estacion trasladada a las afueras en 2009, talleres anexos demolidos. Se preveia demolición y sustitución por un "parque cultural".	Estación reconstruida y reabierto en 2019 como terminal de la nueva línea ferroviaria electrificada suburbana de la ciudad.
Hong Kong	Demolida en 1975 para la construcción de edificios públicos.	Extensión en túnel desde la terminal en Kowloon a Tsim Sha Tsui, cerca de donde se encontraba la estación original, a un costo millonario.
Kansas City	Estación abandonada en 1985, transformada en centro cultural a un costo de US\$ 250 millones y reemplazada por un pequeño edificio.	Se usa en parte de nuevo como estacion desde 2002. El centro cultural opera a grandes pérdidas y se instaló un gran museo ferroviario para tratar de mejorar la afluencia de visitantes al lugar.
Minneapolis/St Paul	Union Depot de St Paul abandonado en 1971, reemplazado por estación en Minneapolis que fue a su vez reemplazada por la estacion suburbana de Midway en 1978.	Estación adquirida por la Autoridad Ferroviaria Regional del Condado Ramsey por 8,2 millones de US\$ para transformarla para 2012 en un centro intermodal de transporte con trenes de larga distancia, trenes suburbanos (para 2014), tranvías y autobuses.
New York	Penn Station demolida 1963 (edificio en la superficie, se conservó toda la infraestructura ferroviaria bajo el nivel del suelo).	Ubicada actualmente bajo el Madison Square Garden. Inadecuada e incomoda para el creciente trafico de pasajeros tanto suburbano como de larga distancia. Se estudian soluciones al problema, incluyendo la demolición del estadio.
Quebec	1976, sustituida por dos estaciones suburbanas. Disminución del 30% de los pasajeros.	Reconstruida entre 1984 y 1985 a un costo de 24 millones de dólares canadienses y reabierto como centro intermodal de transporte.
Richmond (Virginia)	1975, reemplazada por estación suburbana.	Reabierto en 2004 despues de reconstrucción a un costo de 40 millones de US\$.
Saint Louis	Union Station abandonada en 1978, transformada en centro comercial en 1985. No muy exitoso pero todavia operando.	Estación ferroviaria desplazada a ubicación inconveniente y "provisoria". Se inauguró en 2008 una nueva y definitiva estación a un costo de US\$ 25 millones. Su ubicación igualmente no es buena.
Santiago de Chile	Estación Mapocho abandonada 1986, transformada en centro cultural entre 1990 y 1994.	Existe otra estación ferroviaria y se prevee construir una nueva al costado del edificio para recibir servicios desde Valparaiso y el Norte.
Tampa	1982, reemplazada por un pequeño edificio.	Reconstruida como terminal ferroviaria entre 1991 y 1998 a un costo de 3 millones de US\$.
Washington D.C.	Union Station transformada en centro de visitantes entre 1969 y 1976 (cerrado en 1978), edificio clausurado en 1981. Instalaciones de atención a los pasajeros construidas detrás del antiguo edificio y sumamente inadecuadas.	122 millones de US\$ gastados en el centro de visitantes fracasado, 160 millones de US\$ invertidos en la reconstrucción del antiguo edificio entre 1984 y 1988 como terminal ferroviaria, que llegó a estar en estado ruinoso como nuestra Estación Central. Después de la reapertura del edificio original el número de pasajeros se incrementó en un 25%.