

Navios de casco de madeira eram, historicamente, simplesmente incendiados ou “convenientemente” queimados ao final de sua vida útil. Durante a dinastia Tudor (1485–1603), os navios eram desmantelados de forma sistemática, com a madeira reaproveitada em novas embarcações ou em outras construções. Esse procedimento, contudo, deixou de ser aplicável com o advento dos navios de casco metálico no século XIX.

Em 1880, a Denny Brothers, de Dumbarton, passou a utilizar aço naval proveniente de sucata em seu estaleiro. A partir do final do século XIX, diversas nações começaram a adquirir navios britânicos para demolição, incluindo Alemanha, Itália, Holanda e Japão. A indústria italiana de desmantelamento iniciou-se em 1892, enquanto a japonesa ganhou impulso após a aprovação de uma lei de subsídio à indústria naval local.

Após acidentes ou desastres, operadores de navios de passageiros frequentemente evitavam manter o nome original de embarcações danificadas, a fim de preservar a imagem de suas companhias. Muitos navios da era vitoriana realizaram suas viagens finais com a última letra do nome removida ou danificada, numa tentativa de dissociar o navio de sua identidade comercial anterior.

A partir da década de 1930, tornou-se economicamente mais vantajoso encalhar navios diretamente em praias, em vez de docá-los para desmontagem. Para isso, o navio deveria estar o mais leve possível e ser lançado à praia em velocidade máxima, durante a preamar. As operações exigiam marés da ordem de 3 m, bem como proximidade com indústrias metalúrgicas. As principais ferramentas utilizadas incluíam cortadores elétricos, bolas de demolição e maçaricos de corte.

Empresas como a Thos. Ward Ltd., uma das maiores demolidoras do Reino Unido, reconicionavam e revendiam mobiliário e equipamentos provenientes dos navios desmantelados. Muitos artefatos históricos eram vendidos em leilões públicos. O navio de passageiros RMS *Mauritania*, por exemplo, foi vendido como sucata por GBP 78.000, mas diversas peças alcançaram valores elevados em ofertas internacionais. Em contrapartida, armamentos e informações militares, ainda que obsoletos, eram cuidadosamente removidos por pessoal da Marinha antes do desmantelamento.

Ao longo da segunda metade do século XX, países do Leste Asiático, beneficiados por custos trabalhistas mais baixos, passaram a dominar a indústria de desmantelamento naval. Com o aumento progressivo dos custos, a atividade migrou do Japão e de Hong Kong para a Coreia do Sul e, posteriormente, para a China. O porto ao sul da cidade de Kaohsiung, em Taiwan, destacou-se como líder mundial no final das décadas de 1960 e 1970, tendo desmontado 220 navios em 1972, totalizando 1,6 milhão de toneladas. Em 1977, Taiwan detinha mais da metade do mercado mundial, seguido por Espanha e Paquistão. À época, Bangladesh ainda não possuía capacidade significativa nesse setor. O método de reciclagem por encalhe em praias ganhou relevância no Sul da Ásia após 1960, quando o navio grego *M/D Alpine* encalhou em Sitakunda, Chittagong (então parte do Paquistão), após um ciclone severo. Incapaz de ser reflutuado, o navio permaneceu no

local por anos, até ser adquirido e desmontado pela Chittagong Steel House em 1965. Esse episódio é frequentemente apontado como o marco inicial da indústria de desmantelamento em Bangladesh. Até 1980, o Gadani Ship Breaking Yard, no Paquistão, era o maior estaleiro de desmantelamento do mundo.

O endurecimento das normas ambientais em países industrializados elevou os custos de descarte de resíduos perigosos, incentivando a exportação de navios para regiões com regulamentação mais branda, especialmente no Sul da Ásia. Esse processo levou à adoção da Convenção da Basileia, em 1989. Em 2004, uma decisão dessa convenção passou a classificar navios antigos como “lixo tóxico”, restringindo sua exportação sem autorização prévia do país importador, o que resultou no ressurgimento de estaleiros ambientalmente conformes em alguns países.

Um caso emblemático foi o do porta-aviões francês *Clemenceau*, que deixou o porto de Toulon em 31 de dezembro de 2005 com destino ao estaleiro de Alang, na Índia. Após protestos relacionados ao descarte inadequado de resíduos perigosos, a Suprema Corte indiana suspendeu temporariamente o acesso do navio, e o Conselho de Estado francês ordenou seu retorno. Posteriormente, o estaleiro Able UK, em Hartlepool, assumiu o desmantelamento segundo práticas ambientalmente aceitáveis. A desmontagem teve início em novembro de 2009 e foi concluída no final de 2010, sendo considerada um ponto de inflexão na gestão ambiental do setor.

Em 2009, a Associação dos Advogados Ambientais de Bangladesh obteve decisão judicial que proibiu temporariamente o desmantelamento fora de padrões regulatórios. Durante 14 meses, a indústria ficou notavelmente paralisada, resultando na perda de milhares de empregos, até a revogação do banimento. No mesmo período, a recessão econômica global e a queda da demanda por transporte marítimo provocaram um aumento no número de navios destinados ao descomissionamento, evidenciando a relação inversa entre a taxa de desmantelamento e o preço do frete marítimo.