

# Revista de Guimarães

Publicação da Sociedade Martins Sarmento

## **RUMO, PALAVRA-CHAVE DA ARTE DA CONSTRUÇÃO NAVAL.**

FILGUEIRAS, Octávio Lixa

Ano: 1961 | Número: 71

---

### **Como citar este documento:**

FILGUEIRAS, Octávio Lixa, Rumo, palavra-chave da arte da construção naval. *Revista de Guimarães*, 71 (3-4) Jul.-Dez. 1961, p. 391-403.

---

Casa de Sarmiento  
Centro de Estudos do Património  
Universidade do Minho

Largo Martins Sarmento, 51  
4800-432 Guimarães  
E-mail: [geral@csarmento.uminho.pt](mailto:geral@csarmento.uminho.pt)  
URL: [www.csarmento.uminho.pt](http://www.csarmento.uminho.pt)



Este trabalho está licenciado com uma Licença Creative Commons  
Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

# «RUMO», palavra-chave da arte da construção naval (\*)

Pelo Arquitecto OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS  
Bolseiro do Instituto de Alta Cultura

---

*Ao Senhor Prof. Dr. José Pedro Machado*

I — Se se tiver em conta bom número de factos da vida corrente poder-se-á acabar por concluir que, sob muitos aspectos, cinco séculos nada representam. Quem algum dia observou o trabalho dos nossos calafates, construindo os mais variados, estranhos e descontraídos tipos de barcos, ou viu os pescadores e marinheiros deles se utilizarem com os mesmos gestos de sempre; quem, da boca dos seus iguais de hoje, colheu notícia daqueles outros homens que, possessores da Aventura, em certo momento histórico se foram de abalada; quem, percorrendo as estreitas ruas, junto a velhos portos, encontra a cada passo os restos de uma vida intensa, marcada pela vocação do mar, não consegue libertar-se duma presença que domina — a da sombra dum passado que é presente. Todo aquele «em quem poder não teve a morte» é bem verdade que vive; e como vive, e como vive em nós, é bem que se lhe preste as honras que só aos vivos se concedem. Neste momento especial, que melhor homenagem poderíamos prestar ao Infante, que não fosse algo capaz de irradiar um pouco do calor da vida dos homens com que sempre contou? Nada mais justo, pois, trazer até aqui o testemunho da presença viva dos calafates do Douro que, outrora, juntaram o seu esforço ao do Infante e anonimamente,

---

(\*) Comunicação apresentada no Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, Lisboa 1960.

virilmente contribuíram com a sua arte para a Epopeia Lusíada (1). Mas essa presença viva só consegue ser dada com o que neles seja vivo e permanente, enquanto que calafates — a sua arte da construção, os pequenos-grandes segredos do seu labor, a centelha mais viva da sua vida. Por isso ninguém estranhará que, ao falar-se da sua realidade actual, nos ocupemos da realidade dos «mestres» de há cinco séculos, o que, com pequenas diferenças é basicamente a mesma, apesar de num caso se tratar dos navios do Infante, e noutro, dos barcos em serviço das casas exportadoras do vinho do Porto.

II — Ao examinar-se a curiosíssima obra «Liuro de traças de Carpintaria com todos os modelos e medidas pera se fazerem toda a nauegação, assy d'alto bordo como de remo, traçado por Manoel Frz. official do mesmo officio» (2), tendo presente o que se passa em determinado sector do nosso meio artesanal da construção de barcos, não passará despercebido o paralelismo, ou, até, a identidade perfeita no modo de caracterizar os modelos através dum dimensionamento conseguido a partir dumas tantas medidas básicas, que funcionam como autêntica chave de proporções. Ainda que tal obra corresponda a uma fase subsequente e diferenciada da dos «regulamentos» (3) que os nossos calafates ainda

---

(1) «Nos começos do seculo XV era no Porto que se construíam o maior número de naus (Fernão Lopes, Chr. de D. João I, part. II, cap. IV). «Era por certo, como podemos presumir, bastante grosseiro esse fabrico. Mais tarde a construção, estabelecendo-se de preferência em Lisboa, desenvolveu-se e aperfeiçoou-se de modo notável.». Henrique Lopes de Mendonça, «Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI», Lisboa 1892, pág. 10.

(2) Pertence à Biblioteca do Palácio da Ajuda. O facto de nos valermos de obras dos séculos XVI e XVII é porque... são as mais antigas de que dispomos. Mas, ainda assim, elas vêm confirmar a persistência e continuidade no tempo, do uso de certas palavras que, como veremos adjante, apareceram muito antes, e que hoje se continuam a empregar com o mesmo significado.

(3) Um exemplar que possuo, baptizou-o o respectivo autor de «regulamento». Trata-se de uma colecção de folhas de um velho livro de contas, com apontamentos de medidas tiradas a modelos que mais bem tinham resultado. Muito recentemente soube da existência de um velho mestre algarvio que, já impos-

usam (e ciosamente guardam) de certo modo continua sendo uma espécie de livro de assentos de um «mestre» que completou os seus apontamentos com desenhos, estes, para mais, esmeradamente feitos. Ora, não admira que, em ambos os casos, essas medidas básicas venham expressas em unidades de um sistema respeitando a escala humana (palmo, braça, etc.), dado que, na actualidade, a adopção por parte dos artistas construtores (quer da construção civil, quer da naval) de um outro tão irracional como é o sistema métrico, só muito lentamente progride (1). No entanto, a persistência que

---

sibilitado de trabalhar, e na miséria, guardava com as maiores reservas o seu livro de medidas, que passou a constituir uma espécie de tesouro de recordações, além de objecto de segredo extremo, como repositório, que era, da sua ciência.

O que nos faz lembrar a seguinte passagem do P.<sup>e</sup> Fernando de Oliveira, transcrita pelo Ex.<sup>mo</sup> Senhor Frazão de Vasconcelos nos seus valiosos «Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes» (ed. de «O Mundo do Livro», Lisboa 1960, pág. 15): «Considerando eu quanto releva a este Reino ter bons navios e carpinteiros que os façam, determinei escrever este livro da Fábrica das Naus, no qual ponho esta arte em regras e preceitos ordenados e claros, de maneira que os possa entender e usar toda a pessoa. Porque até agora andou isto escondido e o poder de homens avarentos que o não queriam ensinar e se ensinavam a alguém era imperfeitamente, porque ensinavam sómente algumas poucas palavras e prática muito vulgar». A crítica não é de todo justa: se se tiver presente o que se pode considerar a mentalidade própria de um meio artesanal, temos de admitir que numa fase de conhecimentos empíricos e do domínio das formas através do apuramento prático de qualidades individuais, a maioria desses dados técnicos dificilmente poderiam ser *explicados* — o conhecimento da *arte* era restrito a um número limitado de pessoas capazes (ou como tal consideradas) para o mister. Evidentemente que nesse meio profissional restrito predominam as restrições e os condicionalismos ao que depois será o exercício livre da profissão — mas isso representa um dos aspectos da corporação medieval. Em todo o caso a selecção de valores individuais processava-se duma forma natural e progressiva. Depois é que virão os tratadistas, difusores duma cultura até então circunscrita a um pequeno círculo de iniciados; e a reacção imediata do artesanato é a de apropriação cega dos dados técnicos — cada obra, mais ou menos diferenciada e apurada, cede a posição às moldagens uniformes, à mais rígida estabilização de tipos, só transformáveis pela violenta imposição de variantes.

(1) Excepção feita à vantagem do sistema métrico ser decimal, a sua base abstracta provocou a perda de um sentido de dimen-

se verifica relativamente ao caso do Douro, na utilização de uma outra medida comum, denominada «rumo», de natureza diferente da das acima referidas, é um facto que poderá parecer insólito. Ver-se-á que não existem motivos para o considerarmos como tal. Entretanto, tentemos descobrir o significado dessa palavra.

III — Em vão procuraremos nos dicionários e enciclopédias os esclarecimentos convenientes: só muito poucos dela se ocupam nesta acepção e, apenas, com a referência a «antiga medida náutica que equivalia, pouco mais ou menos, a cinco palmos» (1), ou simplesmente «medida antiga da marinha» (2). No geral, apresentam-no-la, única e exclusivamente como sinónima de «rota». É no livro de Henrique Lopes de Mendonça, «Estudos sobre os navios portuguezes nos séculos xv e xvi», que uma nota muito curiosa e bastante completa nos elucidará convenientemente acerca dela. Como se trata de uma obra rara, e dada a importância do assunto, julgo que vale a pena transcrever na íntegra a referida «NOTA» sobre as medidas usadas em construção naval durante o século xvi:

*«A estreiteza do tempo impediu-me de anotar, como desejava, as memorias que transcrevi do Livro Nautico. Contudo, é tão essencial para a comprehensão d'aquelles documentos o conhecimento das medidas a que elles a miudo se referem, que não devo por agora deixar de me occupar d'este assumpto. Este dever é-me sobretudo inspirado pela analyse das inexactidões contidas a tal respeito nas obras lexicographicas, cuja consulta me collocou em sérias difficuldades, antes de chegar a uma solução positiva.»*

---

sionamento que residia nas medidas e proporções do corpo humano. Como todos os sistemas abstractos, provocou uma desumanização de determinado género e nada nos deve admirar o facto de no meio artesanal da construção, por muito tempo ainda terem perdurado as medidas de que os artistas dispunham em si mesmos, ao estender os palmos, marcar os dedos, abrir os braços, etc.

(1) Dicionário de Moraes, 10.<sup>a</sup> ed., e igualmente Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira.

(2) Lello Universal.

Apontarei, para exemplo, as divergências que sobre a palavra rumo se contem nos dictionarios. Faria dá-nos a seguinte definição:

Rumo: t. de carp. de náos; palmo e pollegada de agua, de sorte que 6 rumos, ou palmos d'estes fazem 7 ordinários: v. g. tem esta quilha tantos rumos; pegado (o monstro marinho) na quilha do galeam, por todo o comprimento d'elle, sendo de vinte e hum rumos, que são cento e cinco palmos. B. 3. 4. 7. ult. ed. (por esta conta cada rumo são cinco palmos).

Como se vê, a primeira versão contradiz totalmente a segunda. É escusado accrescentar que esta mesma contradicção se encontra em grande numero de dictionarios, que nada mais adiantam a tal respeito.

No Divertimento erudito, de Fr. João Pacheco, encontra-se a seguinte passagem, de um pequeno vocabulario de termos maritimos, v. Rumo:

«Tambem Rumo he a quantidade de palmos de agoa, que tem o fundo, ou quilha de huma náo: v. g. Tem esta quilha tantos Rumos, isto he, tantos palmos. Cada palmo tem um palmo ordinário, e mais o dedo pollegar, até á ultima junta delle. De sorte que sette palmos ordinários fazem sette destes.»

Aparte o erro evidente de composição que se encontra n'esta ultima phrase, onde o erudito frade quer de certo dizer o mesmo que mais tarde disse Faria, não se percebe muito bem a interpretação que elle dá ao vocabulo, e parece concluir-se da primeira parte do trecho alludido que elle attribue a essa medida a equivalencia de um palmo de agua.

Bluteau é mais explicito do que Fr. João Pacheco. Eis a noticia que nos fornece:

«Rumo. Termo de carpentaria de hũa nao. São seis palmos de agua, & cada palmo inclue num palmo ordinario, & mais o dedo polegar até a ultima junta delle. Seis palmos destes vem a fazer sete palmos singelos. Tem esta quilha tantos rumos, val o mesmo, que tantos palmos dos ditos.»

Esta ultima phrase, apresentada com pouca clareza para exemplo, foi de certo que induziu no erro de confundir o rumo com o pretendido palmo de agua tanto ao auctor do Divertimento erudito como ao

lexicographo Faria. Mas, na primeira parte da definição, Bluteau aproxima-se evidentemente da verdade, como vamos ver por explanações em textos auctorisados.

A base das medidas usadas em construção naval era o tonel, que servia para avaliar a capacidade dos navios. Determinava-se o tonel por duas dimensões, a saber, talha, que era o comprimento, e pareca, que era o diametro maximo. Aquella primeira medida tinha a bordo a denominação de rumo, porque no espaço por ella marcado se podia arrumar um tonel (1). Equivalia a uma braça, como se pode ver pelas seguintes linhas da Memoria do Livro Náutico, para a construção da caravela, as quais são reproduzidas, mutatis, mutandis, nas Memorias respectivas á não e ao galeão:

«O mastro será tão comprido como a quilha da Caruella, ss. doze Rumos de quilha doze braças de masto...»

Quanto aos palmos, havia-os de tres especies, a saber: palmo geometrico, que tinha quatro dedos atravessados, sendo cada dedo igual a quatro grãos de cevada; palmo comum ou redondo, que era igual á distancia alcançada pela mão do homem estendida entre os extremos dos dedos pollegar e minimo; e finalmente palmo de goa, maior do que o commum a distancia que vae da extremidade á primeira junta do dedo pollegar.

Eram d'esta ultima especie os palmos habitualmente usados nas medidas de construção naval, e erradamente chamados de agoa pelos lexicographos, silenciosos a respeito da palavra goa. Esta, que a um espirito menos precavido poderia parecer o nome próprio da nossa velha cidade indiana, não é mais que o aporтугuezamento da palavra franceza goue, a qual significava uma medida empregada na fabrica das galés, nos estaleiros do Mediterraneo. A goa dividia-se em tres partes, que tomavam por isso a

(1) Para quasi todas estas explanações veja-se o Livro da Fabrica das naos, de Fernando de Oliveira, ms. da Bibl. Nac. de Lisboa.

*denominação de palmos de goa, como se pode verificar nas Medidas da galé, extrahidas do Livro Nautico. O rumo tinha seis d'estes palmos, e portanto duas goas. Ora, sendo o rumo equivalente á braça, e tendo esta oito palmos communs ou craveiros, como tambem lhes chamavam, segue-se que este ultimo palmo valia tres quartos do palmo de goa.*

*Acrescentemos que a pareia do tonel era igual a dous terços da talha, e por conseguinte a quatro palmos de goa. Com estes elementos era portanto facil avaliar a tonelagem dos navios, segundo um processo simples indicado por Fernando de Oliveira na sua obra inedita.*

*Convém advertir muito especialmente que, nos documentos extrahidos do Livro Nautico, nem sempre são empregadas as medidas de goa e seus submultiplos. Muitas vezes os palmos a que o construtor se refere são redondos, o que pode dar origem a confusões quando o texto o não determina claramente, como succede, por exemplo, na medição do mastro do traquete da caravela, a pag. 101 d'esta Memoria (1)».*

Depois de informação tão documentada, pouco mais há a dizer, mas peço vénia para acrescentar algumas poucas indicações complementares.

Como nos foi explicado, sendo o *rumo*, por um lado, medida múltipla do palmo, a ele redutível, portanto (2), por outro, encontra-se intimamente, melhor, única e exclusivamente relacionada com o cômputo da capacidade de carga dos barcos. Entretanto, tal capacidade de carga

(1) H. Lopes de Mendonça, ob. cit., pags. 117 a 119.

(2) É curioso que no Douro, dizendo-se que um barco tem tantos rumos, indica-se, entretanto, o comprimento do «sagro» em palmos. Sob este aspecto os mestres medievais eram mais rigorosos. Por outro lado, convem observar que, para o caso que nos interessa de momento, não se torna necessário verificar os desencontros possíveis entre uns e outros palmos: dos que antigamente se usavam, e daqueles que ainda se utilizam os calafates do Douro.

acha-se vinculada a um caso concreto, adstrita a um tipo determinado de carga, a do vasilhame vinário — pipas, ou toneis, quer se trate respectivamente do caso do Douro, ou dos antigos navios de mar. Relativamente ao facto de se tratar duma medida relacionada com a capacidade de carga, convem insistir na observação de que os «mestres» põem especial cuidado numa destringa, não baralhando nomes de unidades de medidas diferentes:

*«O masto grande será tão comprido, como a quilha do Galeão de Escoadria a Escoadria, de modo que dezoito Rumos de quilha, dezoito braças de masto (1)».*

*«O masto grande será tam comprido como a quilha da nao, e porq̃ esta conta servia antes das naos terem ponte, lhe dão mais hua braça, de modo que, dezasete Rumos, dezoito braças de masto» (2)*

O que corresponde, na verdade, não a uma simples e escolástica distinção subtil, mas a sentidos de dimensionamento de ordens diferentes.

A verdade, porém, é que se percebermos imediatamente os motivos pelos quais as dimensões lineares simples são referidas a braças, palmos, etc., o mesmo não aconteceria antes da leitura da Nota, de Lopes de Mendonça, ao vermos estabelecer o comprimento de uma quilha — ainda um caso aparente de medida linear simples — a partir de uma unidade, que, sendo redutível a palmos, já não se enquadra entre as simples medidas lineares, porquanto dela se inferem determinadas relações de carácter funcional.

Tais relações, contudo, não se limitam à simples previsão da capacidade de carga, vão mais longe, chegam até à própria estruturação do casco dos barcos. É o que passamos a demonstrar, tomando como exemplo as fases iniciais da construção do «barco rabelo»:

(1) Do «Livro nautico ou Meio pratico de Construção de Navios, e Galés antigas», Ms. da Bibl. Nac. de Lisboa, fol. 5, repr. parc. por H. Lopes de Mendonça, ob. cit., pag. 96.

(2) Id. id., pag. 88.



Fig. 1 — Rosto do «Livro de traças de Carpintaria...» (1616), com o retrato do Autor em que este aparece ostentando os dois instrumentos principais de mensuração — a régula e o compasso.

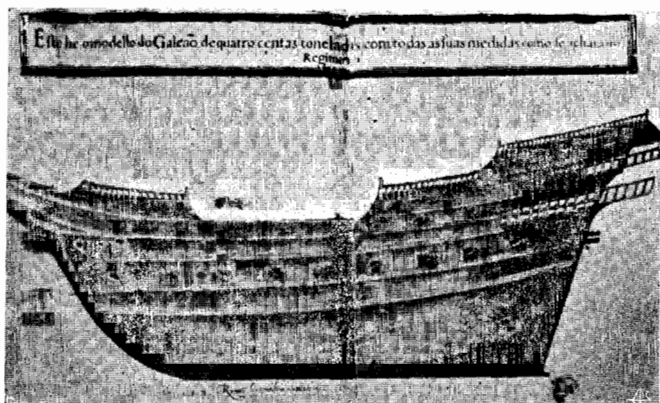


Fig. 2 — Um dos desenhos do «Livro» atrás referido, representando «o modelo de Galeão de quatro centas tóneladas». Logo abaixo da roda de proa destaca-se, na legenda, a palavra Rumo.

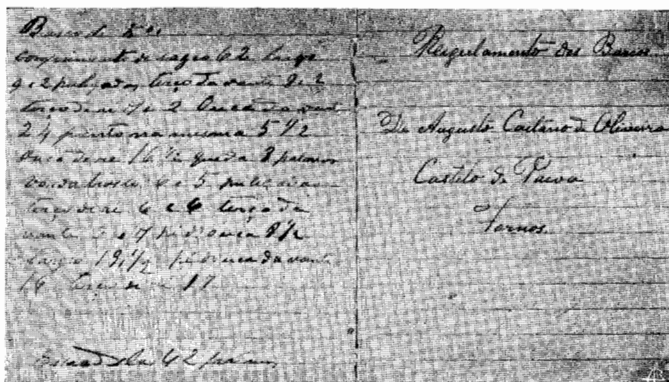


Fig. 3 — Um «Regulamento» de barcos de um mestre-calafate do Douro.

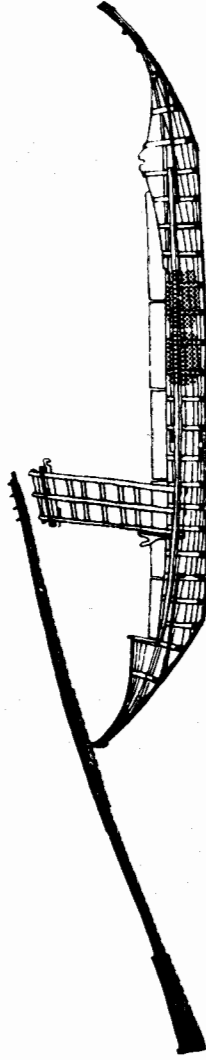


Fig. 4 — Corte longitudinal de um «rabelo» de 45 pipas. Em ponteeado a colocação (arbitraria) de duas pipas, exemplificando o que se diz no texto acerca do aspecto funcional do afastamento das cavernas.

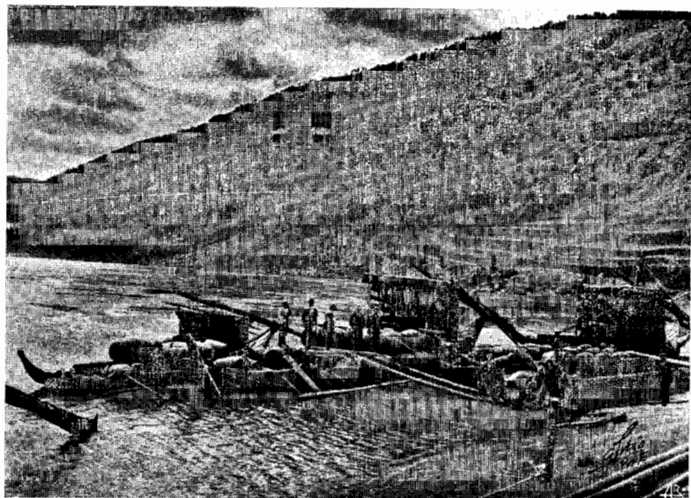


Fig. 5 — «Matrizes» e «Trafegueiro» carregando vinho, no Douro (foto gentilmente cedida pelo Instituto do Vinho do Porto). Nos «barcos rabelos» (capacidade igual ou superior a 45 pipas) dispõe-se a carga no sentido longitudinal, salvo uma primeira fileira atravessada à proa, para remate; nos «rabões» (barco da esquerda, utilizado para vária carga) as pipas são normalmente atravessadas (ver nota).

— formado o «sagro», «solinhado» e posto no «pica-deiro», depois de lhe montarem as «oucas», é «ordido» o barco; o «mestre», então, passa a «parear» o «sagro», isto é, a dividi-lo em partes sensivelmente iguais, correspondentes ao espaçamento das cavernas, denominando-se «casal» o espaço que medeia entre duas cavernas sucessivas (1).

Essa constitui uma das grandes provas da perícia dos «mestres». De facto, para que o número de pipas em que vem expresso o tamanho do barco corresponda à sua capacidade efectiva de carga, deverá verificar-se não só uma possibilidade numérica no arrumo, mas arrumo feito segundo determinados moldes, tornados clássicos. Nele são consideradas, além das ordens de sobreposição (2), os números de filas longitudinais (3), e nestas, o número de pipas encostadas topo a topo. Relativamente à configuração do casco, e fixado um dado inicial — o comprimento do «sagro» — que determina a quantidade de pipas da fila longitudinal média, da primeira camada, o número de filas longitudinais e o das camadas sobrepostas advêm como consequência dum jogo de proporções específicas, determinando espaços de utilização. Ora, o «mestre» ao «parear» o «sagro» define automaticamente a posição das pipas dessa fila média da primeira camada, mas de tal modo que simultaneamente fixa a colocação das cavernas, pois cada pipa assenta em duas cavernas sucessivas, sobrando para cada lado, sensivelmente o espaço de meio «casal». Daí resulta que o «casal» corresponde,  *grosso modo*, ao comprimento de meia pipa e, portanto, o «rumo», ao de dois «casais». Como o «casal» orça pelos tres palmos, obtem-se para valor do «rumo» cerca de

(1) Sagro é o fundo chato dos barcos. Cfr. «Rabões da Esquadra Negra», do autor da presente comunicação; ed. de «O Peção», Porto, 1956. Em tempo rectifica-se que só empregam o verbo «parear» quando marcam os «rumos»: «os barquitos não eram *pareados* — as cavernas ficavam mais bastas» (A. C. O. — Castelo de Paiva).

(2) Tais ordens de sobreposição têm nomes específicos. Assim, a primeira é o «lastrado»; a segunda, a «bortuna»; a terceira, «sobre-bortuna»; e a quarta, se existe, «de glória».

(3) Nos «barcos», as pipas são dispostas topo a topo, ao longo, isto é, ao correr do barco. Nas «barquinhas» mais pequenas, nos «rabões», ou nos barcos muito mal «pareados» é que veremos as pipas sistematicamente atravessadas.

seis palmos, o que nos faz lembrar a definição referida logo de início (1).

O emprego do verbo «parear», formado do termo «parea» — diâmetro máximo das pipas ou toneis — não terá uma justificação lógica como a que resultaria do verbo originado em «rumo», cuja medida praticamente coincide com a da «talha», pois, fixemo-lo, a relação entre a «talha» e a «parea», nas pipas, não é de 2: 1, resultando daí que a medida do «casal» não corresponde à da «parea» (2). Mas se os calafates do Douro não utilizam o verbo «rumar» para designarem a operação da divisão do «sagro» em «casais», todavia usam a expressão «acertar os rumos» como sinónimo de «parear», o que é bem elucidativo, pois se o «pareamento» corresponde a uma determinada divisão em «casais», do número destes se deduz a quantidade de «rumos», que caracterizam o barco; e mais do que sinónimo de «parear», pode significar uma revisão (acêrto) da medida básica «casal» — «parear para acertar os rumos» — por forma a conseguir-se uma divisão certa do «sagro» tal como este se encontra no «picadeiro», com a «queda» formada e limitado pelas «oucas». Finalmente, quando o «pareamento» foi mal feito, ouvir-se-á qualquer coisa como: — «o barco não *rumava* bem», ou que se «trouxe a *arrumação* pra baixo.» (3)

IV — Chegamos à altura de fazer a pergunta, se relativamente aos navios do Infante, o conceito estrutural de «rumo» adviria de um idêntico uso de se assentarem os

(1) Comparando estes valores com os apontados por H. Lopes Mendonça, poderemos encontrar diferenças, cuja causa principal poderá ser devida às diferenças de medidas e proporções existentes entre as pipas actuais e os toneis de outrora.

(2) A verificar-se tal igualdade, o que valeria, então, seria uma igualdade dimensional, e não uma inferência de ordem funcional. É uma opção que, em certa medida, tem a sua lógica.

(3) Apesar de partirem de um comprimento inicial bem determinado, há todo um conjunto de factores (encurvamento do «sagro», erros acumulados na marcação de medidas, etc.), que determinarão posteriores deficiências. Neste último exemplo, depreende-se que as medidas foram tomadas a partir do «pé d'ouca da vante», por adições sucessivas, sem se estabelecer um sistema de divisão proporcional relativo à dimensão total final «pé d'ouca da vante» → «pé d'ouca de ré».

cascos de vinho directamente sobre o cavername, funcionando as cavernas, para o efeito, como autênticos cantheiros de adega.

É de presumir que sim.

Em primeiro lugar, a arte da construção de barcos tais como os primitivos barcos do Douro, bem como de outros tipos coevos usados em viagens por mar, é mais antiga e certamente influenciou a fábrica de navés, cada vez mais evoluídas, mas nas quais persistiriam certos resíduos de casos ancestrais, mesmo depois de anulado, ou modificado o facto funcional que lhes dera origem.

Em segundo lugar, continua a verificar-se, nos modelos dos séculos XV e XVI, a relação 1 rumo = 1 talha = 2 casais, esta última igualdade bem explícita em indicações como as seguintes:

*«Primeiramente a Quilha terá de comprido de esquadria a Esquadria, dezasete rumos,...»;* *«Leua esta nao dezasete pares que são trinta e quatro cavernas...»;* *«Leua nestas cavernas sessenta, e oito braços...»* (1)

Por último, da etimologia de «rumo» podemos colher uma ideia de um sentido de utilização concordante com aquele que o exemplo escolhido evidenciou.

No «Dicionário Etimológico» do Dr. José Pedro Machado leremos a propósito:

*«Rumo, s. Do cast. rum(b)o, que, como o it. rombo, começou por designar cada uma das 32 partes em que se divide a rosa dos ventos e em que se considera repartido o horizonte. A palavra parece que*

(1) Este é o caso de todos os exemplos reproduzidos do «Livro Nautico...» H. Lopes de Mendonça, na ob. cit.: o referido exemplo vê-m a págs. 79/80.

Sendo o «braço», a peça intermédia da «caverna» e da «apostura», nas «meias-balizas» (vd. Dicionário Ilustrado da Marinharia, de António Marques Esparteiro, ed. da Livr. Clássica Editora, Lisboa, 2.<sup>a</sup> ed., 1943, pag. 29) depreende-se da frase em questão que as cavernas seriam inteiriças, pois, a cada uma correspondem dois «braços». Daí o podermos deduzir que *par* refere-se a duas «cavernas» (inteiras) sucessivas, e não, duas meias-cavernas.

resulta da confusão de duas outras, a greco-latina rhombus, «rombo» (q. v.), porque esta figura se encontra representada naquelas ditas partes da bússula, e o termo náutico rumbo, «espaço, ou sítio num navio» (procedente do germânico ruim, de igual significação); parece que se começou por usar rombo, alterado depois em rumbo ou rumo, por influência da outra palavra quando transitou da linguagem dos cosmógrafos para a dos marinheiros (J. Corominas, *Dicionário Crítico Etimológico*, s. v., rumbo)...

Não é impossível que se ligue a rumo o v. arrumar; realmente no séc. XVI este verbo empregava-se no sentido de «marcar os rumos (na carta)»...

Procurando no mesmo Dicionário a palavra «arrumar», como no índice remissivo se envia o leitor para a sua correspondente «arrimar», encontrar-se-á que:

«*Arrimar. v. Do médio ingl. rimen, «arranjar, desembaraçar», segundo R. E. W. 3, nc 7321, por via fr. ou catalã...*

O *cit. v. rimen, do médio inglês, «appartient à la famille du germ. rûm, «espace» (anc. angl. rum, all. raum, anc. scandinave rum); ce dernier a aussi été empl. par le fr., où il a donné run «fond de cale», 1386, ensuite «place, rang d'une personne». De ce substantive dérive un verbe arrumer «ranger la cargaison dans la cale» (1386-1798), arrumer «arranger, disposer» (fin XIV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle), qui a été empl. par d'autres langues rom.: a. pr. artumar, cat., esp., port. «arrumar», segundo Bloch Wartburg, s. v. arrimer. (1).»*

(1) Também na Encyclopédia Portuguesa Ilustrada, do Dr. Maximiano Lemos, vêm apontado: «Rumo, do holl. ruim?...».

E no Lello Universal, não só a etimologia vem indicada com justeza, como a própria definição é bastante aproximada: «arrumar 1 — v. t. (fr. arrimer). Distribuir a carga no interior do navio com método e segurança. Estivar. Pôr em ordem.» O mesmo dicionário indica para o verbo «arrimar: v. t. Encostar: arrimar a cadeira à parede. Pôr em rima. Deixar de lado. *Arrumar*, pôr em ordem...».

Parece começar a desenhar-se, a partir daqui, uma diferenciação entre conceitos derivados de «rumo» e «rima», em face

Pondo em destaque a significação «*ranger la cargaison dans la cale*», e a época a que se refere, 1386-1798, e lembrando que *cale* designa, especialmente, o fundo do barco (1), não me resta mais que propor à consideração de VV. Ex.as todas as sugestões nela contidas.

---

duma sobreposição representada por «arrimar», pois a pesquisa para a palavra «rima» deu os seguintes resultados:

«Rima 3. s. Pilha. Origem obscura. Séc XVI, segundo Morais 2. Ruma no séc. XVI: «Fora de cada hũa destas casas estavam dentro nella, postos em *rumas* tão altas que sobrepujavão por cima dos telhados mais de três braças...» Fernão Mendes Pinto. Peregrinação, cap. 126, vol. IV, pág. 79, ed. de 1945.» Dic. Etimológico, do Dr. J. P. Machado.

«Rima 3. s. f. (do ar. rizma). Acção ou efeito de arrimar, ou arrumar. Pilha, montão de coisas sobrepostas.» Dic. de Morais, 10ª ed.

«Rima 3, s. f. Acto ou efeito de arrimar ou arrumar...». «Pilha, montão de coisas sobrepostas...» (do ar. rizma, pacote). Grande Enc. Portuguesa e Brasileira.

Reportando-me ao significado total de «rumo», parece que o assunto ficou suficientemente esclarecido; quanto a este último problema, aqui o deixo para honra e proveito dos especialistas na matéria.

(1) No «valboeiro» a peça central do fundo chama-se «cal» — vd., do autor, os pequenos trabalhos «A lancha pòveira e o saveiro de Valbom» e «Tipologia dos barcos do Douro».