

De veranderingen kunnen gemakkelijk positief geïnterpreteerd worden, als belangrijke hoogtepunten in een verder heldhaftig gepresenteerd verhaal. Tenslotte liepen ze uit op de industriële revolutie en vervolgens op onze eigen, huidige wereld. Het is altijd verleidelijk te menen dat wij ‘in de beste van alle mogelijke werelden leven’ of althans in een best goede wereld. Maar wanneer we de veranderingen verbinden met de levens van mensen van vlees en bloed, of ze nu groot of klein zijn, dan wordt duidelijk dat ze niet noodzakelijkerwijs – en lang niet altijd – gunstig uitpakten, tenminste niet in die periode. De ontdekkingsreizen leidden tot slavernij op grote schaal, tot genocidale veroveringen en tot het plunderen van hele continenten. Opkomende staten knepen hun onderdanen uit, met belastingen die geld moesten opleveren voor langduriger, vernietigender oorlogen, die vervolgens talloze anderen in de ellende stortten. De drukpers bracht een informatierevolutie teweeg, maar de Reformatie die mede daardoor ontstond, zorgde ervoor dat hele generaties te kampen hadden met afschuwelijke religieuze conflicten en talloze doden. Ook als we aanvaarden dat een zekere mate van ‘creatieve destructie’ nodig is voor innovatie en vooruitgang, dan nog gaat het om vernietiging.

Men mag de kosten daarvan niet weglaten. Op een balans staan zowel activa als passiva. En dat geldt ook voor de eindafrekening van deze zo belangrijke periode in de wereldgeschiedenis die in veel opzichten de (positieve én negatieve) fundamenten legde voor waar wij ons thans bevinden.

## HOOFDSTUK 1



# Christoffel Columbus en de ontdekkingsreizen

**4 maart 1493**

**E**en snijdende windvlaag ging door het want van het kleine schip. Een zuidzuidoostelijke wind deed het driehoekige zeil bollen en stuwde de geteisterde romp voort door de zwalpende golven van het oostelijke deel van de Atlantische Oceaan. Begin maart was geen ideale tijd om op de open oceaan te zijn, zeker niet aan het eind van de gevaarlijkste, meest barre winters die zeelieden zich konden heugen. Het ene na het andere schip was in de ziedende zeeën rond het Iberisch Schiereiland vergaan. Maar na weken opboksen tegen die straffe wind was de *Niña* dan eindelijk in het zicht van de thuishaven.

Vlak voor hen lag een drukke havenstad, verleidelijk dichtbij. Vanaf de achterplecht keken de vermoeide, diepliggende ogen van de scheepskapitein met plezier naar de opdoemende stad. De man was rond de veertig. Zijn gezicht, dat tientallen jaren blootgesteld was geweest aan de brandende zon en het zilte buiswater van talloze zeeën – van de gloeiend hete, equatoriale kustlijn van West-Afrika tot de ijzige streken rond IJsland in het noorden van de Atlantische Oceaan – was gegroefd, de huid gelooïd. Hoe zijn naam precies luidde, hing af van de plek waar hij zich op het moment bevond: Cristo-

foro Colombo of Christoffa Corombo in zijn geboortestad Genua, Cristóbal Colón in Spanje en Portugal. In het bij geleerde mensen favoriete Latijn stond hij bekend als Christophorus Columbus.

Er waren zeven lange, inspannende maanden verstreken sinds Columbus met drie schepen was uitgezeild uit de kleine haven Palos, aan de kust van Spaans Andalusië. Eerst waren ze zuidwaarts naar de Canarische Eilanden gevaren, langs de kust van Afrika. Met die wateren was Columbus goed bekend. Hij had de reis naar het zuiden ten minste eenmaal eerder gemaakt, wat inhield dat hij vertrouwd was met de winden en stromingen in dat gebied. En die zeeroutes werden steeds vaker bevaren, nu Spaanse en Portugese schepen kostbare – ook menselijke – ladingen meebrachten van de Canarische Eilanden en de grote West-Afrikaanse rivieren.

Die vertrouwdheid lag ten grondslag aan Columbus' voor een doorbraak zorgende ontdekking, want deze is voortgekomen uit zijn grote, praktische navigatievaardigheden: om westwaarts de Atlantische Oceaan over te steken was het noodzakelijk westenwinden te vinden. En die winden, die hem – daar was Columbus van overtuigd – via een kortere route dan normaal naar de rijkdommen van Azië zouden voeren, stonden bijna altijd rond de Canarische Eilanden; daar kon men van op aan.

Op basis van deze wankele theorie gingen Columbus en zijn bemanning verder dan de bestaande Europese maritieme kennis toeliet en zeilden ze westwaarts, het onbekende tegemoet. Zes weken later, op 12 oktober 1492, kregen ze land in zicht. Ze gingen ergens aan land op de Bahama's of op de Turks- en Caicoseilanden in het Caribisch gebied, vanwaar Columbus gedurende drie maanden langs de kusten van deze Nieuwe Wereld voer, waarbij hij de kustlijn van Cuba en Hispaniola in kaart bracht voordat hij via de Atlantische Oceaan weer koers naar het oosten zette. Hij was er zeker van dat hij inderdaad de kust van Azië bereikt had.

Hij zat er natuurlijk helemaal naast, maar toch had die reis de loop van de geschiedenis veranderd. Binnen enkele tientallen jaren zouden ziekten uit de Oude Wereld de bevolkingen in de Nieuwe teisteren. Spaanse *conquistadores* zouden de Inca- en Mexica-rijken om-

verwerpen. Goud en zilver zouden naar de schatkisten van Spaanse koningen vloeien die daarmee imperialistische projecten op vier continenten zouden financieren.

Dat alles lag nog in de schoot van de toekomst verborgen toen de *Niña* de haven van Restelo binnenliep, even buiten Lissabon. Door een storm bij de Azoren, een maand eerder, was het gescheiden van het andere nog overgebleven schip, de *Pinta*. Een andere verschrikkelijke storm, eentje die zo gemeen was geweest dat 'de karveel wel opgetild leek te worden', aldus Columbus' scheepsjournaal, had de *Niña* gedwongen hier binnen te lopen. 'Hier' bleek de monding van de rivier de Taag te zijn, de toegangsroute naar het Portugese Lissabon; het was in ieder geval geen stad die toebehoorde aan het Spaanse koningspaar Isabella en Ferdinand. Maar de Portugese havenstad lag, meer nog dan Sevilla of Barcelona, in het centrum van een Europa dat een snelle expansie kende.<sup>1</sup>

Wie hun broodheren toen ook waren, Columbus en zijn bemanning waren wel de typische vertegenwoordigers van de immer groter wordende wereld waarvan Lissabon het middelpunt was. Net als het geval was met de bewoners van Portugal, was het geen visionair avonturisme geweest dat de Genuese zeeman ertoe had aangezet om de verraderlijke winden en complexe zeestromingen op de Atlantische Oceaan te trotseren; het was puur winstbejag geweest dat hem uiteindelijk op het pad naar eeuwige schande zou zetten.

Het waren kooplieden-investeerders geweest die, in samenwerking met aan grotere staatsmacht werkende monarchen, de reizen van Columbus en zijn tijdgenoten mogelijk hadden gemaakt. Schepen als de *Niña* kwamen niet uit de lucht vallen. En dat gold ook voor de lonen van de ervaren bemanningen en voor de kanonnen die aan dek stonden opgesteld. Dat kostte allemaal geld en dat was afkomstig van een verbond van financiers en het koninklijke hof dat er belang bij had. Alleen kooplieden-investeerders hadden meteen beschikbaar kapitaal liggen ter financiering van de reizen en alleen de koninklijke autoriteiten konden een paraplu van overheidsprotectie bieden ter waarborging van de monopolierechten die de geldschietters verlangden.

Deze periode, die twee eeuwen ‘voorbereiding’ had geverg, markeerde het ware begin van de globale wereld in de geschiedenis van de mensheid. Het verhaal van die omslag draait minder om beroemde ontdekkingsreizigers die heldhaftig naar onbekende verten turen, maar meer om het krassen van ganzenveren op het papier van de grootboekrekeningen, om gesprekken tussen machtige koninklijke functionarissen en serieuze Italiaanse financiers, en om kredietbrieven en handelscontracten. In de jaren negentig van de vijftiende eeuw vond er een enorme groei plaats van nieuwe investeringen, waardoor verkenningstreizen in een mum van tijd in een wereldwijde business veranderden.

### De oorsprong van de Atlantische expansie

De ziltige lucht van de zee, die zich vermengde met de stank van menselijk en dierlijk afval die in de laatmiddeleeuwse stad hing, omgaf de nieuw aangekomenen bij het binnenlopen in de haven. Het gebeier van kerkklokken dat te midden van het gehamer en gezaag op de bedrijvige werven te horen was, moest het in de wind opnemen tegen het geschreeuw van verkopers die liepen te leuren met malagueta-pepers en net gevangen vis. Gespecialiseerde Duitse metaalbewerkers, bedreven in het gieten van kanonslopen, liepen aan het eind van de winter te rillen in de wind, naast tot slaaf gemaakte Afrikanen die waren afgevoerd van de kust van Guinee, en naast Florentijnse boekhouders met onder de inkt zittende vingers. Al die lieden waren, uit vrije wil of anderszins, in Lissabon terechtgekomen, aangetrokken door de omvang van de op winst gerichte financiële netwerken.

Al meer dan honderdvijftig jaar had de stad als voornaamste uitvalsbasis gefungeerd voor expeditie die naar het zuiden trokken, naar weinig bekende of nog onbekende gebieden. Langzaam maar zeker waren schepen bemand met Catalaanse, Genuese en Portugese zeelieden de rijke kust van Marokko afgezakt. Op bijna tweeduizend kilometer ten zuidwesten van Iberia lagen de Canarische Eilanden. De Romeinen hadden er wel van gehoord, maar hun Middeleeuwse

opvolgers waren zich van het bestaan niet bewust. Voor de door Genuezen uitgeruste expeditie die ze aan de jaren dertig van de veertiende eeuw aantrof en voor Europa dat al snel over de ontdekking hoorde, waren ze een nieuw, opwindend fenomeen. Het nieuws vormde het startsein voor een hele reeks nieuwe verkenningstochten, waarvan de meeste vanuit het eiland Majorca werden ondernomen en zuidwaarts gingen, langs de Afrikaanse kust het onbekende tegemoet. Deskundige Catalaanse cartografen en ervaren mediterrane zeelieden zetten nieuwe routes uit, markeerden gevaarlijke ondiepten en brachten winden en zeestromingen in kaart. Na een onderbreking halverwege de veertiende eeuw werden de zaken kort na 1400 weer opgepakt; toen werd de eerste geslaagde poging om de Canarische Eilanden te veroveren gedaan door een Franse expeditie die met formele toestemming van de koning van Castilië opereerde.<sup>2</sup>

De Portugezen waren de meest ondernemende ontdekkingsreizigers van de vijftiende eeuw. Aan prins Hendrik ‘de Zeevaarder’ (1394-1460) is in populaire verhalen betreffende het Tijdperk van de Grote ontdekkingen onevenredig veel aandacht besteed. Hendrik was geen vooruitstrevende figuur die het achterlijke Europa opstuwde naar een mondiale protomoderniteit. In de vijftiende-eeuwse werkelijkheid was de Portugese belangstelling voor Atlantische verkenningen al aanwezig voordat Hendrik alle aandacht kreeg. Portugese zeelieden en schepen waren al een vertrouwd verschijnsel in de van activiteit bruisende havens van West- en Noord-Europa. Toch waren Hendriks omvangrijke activiteiten op het punt van het nader verkennen van de Atlantische Oceaan wel representatief voor de meer algemene trends die de basis vormden van maritieme activiteiten die enkele decennia later een Columbus zouden opleveren.

Eén ding springt er in dit wereldje wel uit: een duidelijk streven naar winst maken, in combinatie met de bereidheid om geweld toe te passen. Sterke religieuze sentimenten, met name de kruisvaardersgedachte, en ook de ridderlijke idealen zorgden voor een stramien waarvan de patronen uit lucratief bloedvergieten bestonden. De eerste Atlantische avonturiers, zoals degenen die door prins Hendrik

uitgezonden waren, en later ook Columbus, waren nauwelijks koe-ne, altruïstische ontdekkingsreizigers te noemen, op zoek naar nieuwe kennis van verre, nog niet in kaart gebrachte wateren. Ze opereerden in een wereld van geweld en van commerciële ondernemingen, waarbij godsdienstoorlog en winstbejag hand in hand gingen.

Dit was dus een van de belangrijkste kenmerken van de wereld van de Atlantische verkenningen en zou uiteindelijk tot Columbus leiden: *dom Henrique* zag zichzelf als een ridderlijke held die in zijn kruisvaardersijver tegen de moslims vocht. Tegelijkertijd was hij een lepe investeerder die zijn vinger in allerlei potentieel winstgevende soorten pap had. Zijn intense belangstelling voor de Atlantische maritieme initiatieven deed niet onder voor zijn winstbelustheid. Hendriks hofhouding – een flink uit de kluiten gewassen organisatie van ondergeschikten met persoonlijke banden met de prins (geen directe familie) – vormde een bijenkorf die gonsde van dit soort onderling verbonden activiteiten. De hofhouding was het middelpunt van een netwerk van winstgerichte investeringen waarbij kooplieden, scheepseigenaren, financiers en adellijken betrokken waren.<sup>3</sup>

Piraterij, in naam gericht tegen moslimdoelen, was zo'n winstgevende activiteit. Ze vormde een gewelddadige uitlaatklep voor de ridders van Hendriks hofhouding en in bredere zin voor de Portugese adel, maar ze bleek ook heel lucratief te zijn. Die praktijk, zee-schuimerij, was een continue bron van niet al te intensieve oorlogen in het westelijke Middellandse Zeegebied. De zeerovers waren overigens niet al te kieskeurig wat hun doelen betrof: ook christelijke schepen waren een gewilde prooi wanneer men kon zeggen dat ze met moslims handeldreven.

Daar kon heel soepel mee worden omgesprongen. In 1426 bijvoorbeeld probeerde een schip van prins Hendrik, onder bevel van een zekere Fray Gonçalo Velho, een heel christelijk koopvaardijvaartuig aan te vallen, wat overigens mislukte. Gonçalo Velho was zelf niet alleen christen, maar ook nog lid van een militair-religieuze organisatie, de Orde van Christus. Velho's aanval mislukte en hij en zijn bemanning werden gevangengenomen en naar de haven van

Valencia gebracht. Velho en prins Hendrik kwamen eraf met een boze, berispende brief van de koning van Aragón. Het gemak waarmee men in volle zee zijn toevlucht tot geweld zocht wanneer dat profijtelijk leek, ziet men keer op keer terug in de eerste periode van de Atlantische maritieme geschiedenis. Het vormde een essentieel onderdeel van deze steeds veranderende wereld.<sup>4</sup>

In dezelfde geest diende de taal van de ridders en kruisvaarders, die in de omgang met moslims steeds verfijnder werd, om de poging te rechtvaardigen om de Canarische Eilanden in te nemen: een zwaarbewapende expeditie, geleid door leden van Hendriks hofhouding, moest de heidense *Canarios* tot het christendom 'bekeren'. 'In de taal van Hendrik,' schrijft zijn biograaf Peter Russell, 'waren bekering en knechting inwisselbare termen.' Dat vermogen, om niet-christenen die men zojuist had ontmoet, te zien als een doelwit voor bekering én als potentiële winstbron, zou nog lang blijven bestaan in de opkomende Atlantische wereld, met tragische gevolgen. Het duikt, zeventig jaar later, ook weer op bij Columbus' eerste inschattingen van de oorspronkelijke bewoners van de Nieuwe Wereld.<sup>5</sup>

Toen de door Hendrik gefinancierde pogingen om de Canarische Eilanden te veroveren faliekant mislukt waren, bleef hij zijn piratenactiviteiten voortzetten; andere reizen die onder zijn vlag werden ondernomen, gingen zuidwaarts, langs de West-Afrikaanse kust. De Saharakust van Noordwest-Afrika, waar ogenschijnlijk geen eind aan kwam, was een enorme barrière. De sporadische groepjes huizen en de rotsige inhammen in Zuid-Marokko verdwenen in het niets. Golvende Saharaduinen strekten zich overal tot aan de kustlijn uit. Harde, onvoorspelbare windvlagen dreigden de nietige karvelen tegen uitspringende rotsen en scherpe riffen te blazen, waarbij de scheepsromp van voor- tot achtersteven werd opengescheurd en de mannen duizend zeemijlen van huis voor dood achterbleven.

Latere reizen, in 1435 en 1436, rechtstreeks gefinancierd door Hendrik en geleid door leden van zijn hofhouding, hadden een tweeledig doel: naar winstmogelijkheden speuren en de desolate

kustlijn in kaart brengen. Overigens leverden die reizen op korte termijn weinig voordeel op, behalve dan slaven die bij moslimtussenhandelaren gekocht werden. Wat de Portugezen dreef was de immer aanwezige hoop dat men goud zou vinden.

In die tijd hadden de Europeanen de indruk – vaag maar in wezen correct – dat het goud zuidelijker in Afrika te vinden moest zijn: die indruk was vaag omdat ze geen idee hadden hoe Afrika eruitzag, en in wezen correct omdat het goud dat in Europa terecht kwam, voor het merendeel via de Sahara West-Afrika bereikte. Goud was in elk tijdperk waardevol, maar dat gold met name voor de eerste helft van de vijftiende eeuw. Europa had enige tijd volop te kampen gehad met de muntschaarste, met een duidelijk gebrek aan goud en zilver. Het uitgeput raken van Europese mijnen en een voortdurend groot handelstekort met het Oosten had voor een drastische vermindering van edelmetaal gezorgd.<sup>6</sup>

West-Europa was gezien zijn ligging maar een kleine speler in de langeafstandshandelsnetwerken die het wel, via routes die door Centraal-Azië en het Midden-Oosten liepen, met Afrika, de Indische Oceaan en Oost-Azië verbonden. Het beschikte voor zijn export niet over edelmetalen of waardevolle specerijen; zijn in massa-productie vervaardigde laken was aan de andere kant van de wereld niet echt in trek; in Londen en Parijs wemelde het niet van de kooplieden uit Calicut en Samarkand. Dat was dan ook hoofdzakelijk de reden waarom de Europese karvelen koers zetten naar (voor hen) nog niet in kaart gebrachte wateren – en niet de even zeewaardige (zo niet betere) Chinese jonken of de Indiase dhows.

De zoektocht naar goud, met onmiddellijke rijkdom als gevolg, was een van de drijvende krachten achter de, onder het beschermheerschap van Hendrik, op het zuiden ondernomen ontdekkingsreizen van de Portugezen. Toen ze zich voorzichtig lieten afzakken langs de kustlijn, kwamen de Portugezen terecht in een al geavanceerd, complex handelsmilieu dat al sterk verbonden was met de mediterrane wereld en dan met name met de moslimstaten van de Maghreb en met Egypte. Lokale handelaren schermden hun toegangswegen tot het waardevolle edelmetaal af, dat overigens maar

een van de talloze waren – waaronder laken, ijzer, koper en kaurischelpen – was die op de routes die van Mali naar Marokko, Caïro en nog verder liepen, verhandeld werden. Slaafgemaakten namen daar ook een belangrijke plaats in en dat was al eeuwen zo, en de Portugezen kwamen er al snel achter dat mensen en niet goud de gemakkelijkst te verkrijgen handelswaar vormden.<sup>7</sup>

De winsten die in de beginjaren van de slavenhandel gemaakt werden, zorgden in de jaren veertig van de vijftiende eeuw, en ook later nog, voor continue investeringen, zeker toen Hendrik een monopolie verwierf op de handel ten zuiden van Kaap Bojador, een welbekende landtong aan de kust van de Sahara. Een rooftocht onder leiding van een lid van Hendriks hofhouding, met het doel Afrikanen gevangen te nemen en tot slaaf te maken, kwam toevallig bij de monding van de rivier de Senegal uit. Latere expedities, in de jaren vijftig, die vooral aan Venetiaanse en Genuese kooplieden-avonturiers gegund werden, gingen verder naar het zuiden en bereikten het huidige Guinee-Bissau.<sup>8</sup>

Dat Hendrik er in de daaropvolgende eeuwen zo goed opstond, is voor een groot deel te danken aan een bijna hagiografische kroniek die hij in de jaren vijftig liet maken: ‘O, gij prins, die bijkans goddelijk zijt! Ik doe een beroep op uw heilige deugden om alle geduld te hebben met de tekortkomingen van mijn al te vermete pen, waarmee gepoogd wordt zo’n nobel onderwerp als het verhaal van uw opmerkelijke daden te beschrijven die zoveel eer verdienen,’ staat er in de tot Hendrik gerichte woorden van de auteur, waarmee de toon voor het hele relaas gezet is. Ironisch genoeg zouden de Portugese reizen in aantal en ook qua ambitie vooral ná Hendriks dood in 1460 toenemen.<sup>9</sup>

### **Fernão Gomes en de kooplieden-investeerdere bij de Atlantische expansie**

In 1469 werd het koninklijke monopolie dat Hendrik bezat, gegund aan een in Lissabon goed ingevoerde koopman, Fernão Gomes genaamd. Gomes maakte op meedogenloze wijze gebruik van zijn al-

leenrecht. De combinatie van politieke connecties en toegang tot kapitaal zette de toon voor de Atlantische wereld in zijn beginfase.

Ondanks zijn betekenis in een belangrijk stadium van de Atlantische expansie is Gomes een wat duistere figuur gebleven. Er zijn maar weinig gegevens over zijn handel en wandel bewaard gebleven. En de gegevens die er wel zijn, zijn fragmentarisch, maar er blijkt wel uit hoe winstgericht deze Atlantische wereld, die Columbus zou voortbrengen, was en hoe de eind-vijftiende-eeuwse financiële netwerken potentieel lucratieve reizen financierden en stimuleerden.

Gomes was een Portugees en onderhield nauwe banden met de entourage van koning Alfons V. De Afrikaanse handel was geen vrije markt; Gomes was van lagere adel, een *gentleman*-koopman, die van zijn koninklijke connecties profiteerde om een monopolie te kopen, wat voor een voortdurend slecht bij kas zittende koning een bron van contant geld betekende. Hij had er maar 200.000 *réis* voor betaald, ongeveer de prijs van vijftwintig slaven, en ondanks belastingvoordelen liep hij vaak achter met zijn betalingen; niettemin gunde de Portugese Kroon hem in 1473 nog een monopolie – ditmaal op de handel in malagueta-pepers – ook nu weer voor een relatief klein bedrag. Gomes had ook connecties buiten het koninklijk hof. Hij vervulde een vooraanstaande plaats in de bonte en rijke koopliedengemeenschap in Lissabon. Hij was getrouwd met de dochter van een belangrijke Vlaamse expat-handelaar, Martin Lem (of Leme) genaamd, en schijnt in Lissabons handelsmilieu aan tal van financiële touwtjes te hebben getrokken.<sup>10</sup>

Net als Gomes waren ook sommige andere kooplieden en financiers in Lissabon Portugezen. De rest kwam van elders, zoals Gomes' Vlaamse schoonvader. De belangrijkste Italiaanse steden hadden er voorposten: de Florentijnen, Venetianen en Genuezen waren er allemaal vertegenwoordigd. Al die expat-koopliedengroepjes deden ook onderling zaken; het bleven eenheden, verbonden door familie en hun gemeenschapszin, en ze hielden voeling met hun verre thuisstad. Ze zetten ook samen zaken op, dan brachten ze geld bijeen via hun uitgebreide netwerken, dat vervolgens in

tal van winstgerichte ondernemingen werd gestopt. Hun opvattingen over kredieten, investeringen en risico's waren min of meer identiek zodat er geen echt beletsel voor samenwerking bestond; alle partijen vertrouwden tevens op de institutionele kaders, waardoor ze aan de slag konden. De Vlaming Lem, Gomes' schoonvader, had in 1456 een monopolie op de kurkhandel bemachtigd, waarbij hij samenwerkte met een Portugese koopman en een aantal Genuezen.<sup>11</sup>

Deze in de stad woonachtige kooplieden waren voor het merendeel honkvaste financiers, géén kooplieden-avonturiers. Ze beschikten over geld om te investeren en dat deden ze ook regelmatig, wel altijd op winstmaximalisatie gespitst. Ze bundelden hun kapitaal en werkten samen bij steeds grootschaliger wordende ondernemingen. Gomes' reizen naar West-Afrika waren daarvan een treffend voorbeeld: wel twintig schepen voeren tegelijkertijd de haven van Lissabon uit voor de handel in ivoor, goud en slaven. Sommige vaartuigen zetten hun reis nog verder zuidwaarts langs de kust voort, brachten een en ander in kaart en keken daarbij voortdurend uit naar nieuwe commerciële mogelijkheden die strookten met de inhoud van hun contract. Gomes' schepen drongen diep door in de Golf van Guinee en passeerden vervolgens de evenaar, daarmee de gedetailleerde maritieme kennis met meer dan drieduizend kilometer uitbreidend. Tijdens de zes jaar dat Gomes het alleenrecht bezat, van 1469 tot 1475, vergaarden de schepen die Gomes onder contract had veel sneller nieuwe kennis dan ooit onder Hendrik de Zeevaarder was gebeurd.

Reizen van dit soort waren ongelooflijk dure ondernemingen. Eén schip uitrusten voor een maandenlange, 9600 kilometer lange rondreis van Lissabon naar de Golf van Guinee en terug, laat staan een hele vloot, kostte een fortuin. Financiële netwerken met tal van internationale vertakkingen waren een absolute voorwaarde voor dit soort activiteiten, en de geldschietters verwachtten wel winst te maken. Gomes en zijn compagnons in Lissabon vormden zeker geen uitzondering: dezelfde handels- en financieringsnetwerken bestonden in elk groot maritiem centrum in het westelijk deel van