

# EL PRIMER ATAQUE INGLÉS A CAMPECHE, POR WILLIAM PARKER EN 1596

-----

Lourdes de Ita Rubio

## Introducción

**D**urante los últimos años, la historiografía en castellano se ha enriquecido con nuevos volúmenes e interpretaciones relacionadas con la navegación, los puertos, las fortificaciones y la piratería en América. Consideramos que el interés sobre estos temas refleja la necesidad de ahondar en ellos para entender y explicar de mejor manera la historia marítima y la organización espacial de nuestros territorios costeros. Muestra también la relativa escasez de trabajos, por lo que es deseable que la producción historiográfica en este campo se mantenga y se consolide.

Aunque la piratería es un fenómeno eminentemente histórico y geopolítico, la mayoría de los textos que la han abordado se ubican en los géneros literarios. Para el caso americano, parte importante de los estudios sobre este tema incurren en lo anecdótico. Se ha dicho con



Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana  
de San Nicolás de Hidalgo. Correo electrónico: loudeita@yahoo.com.mx

TZINTZUN, Revista de Estudios Históricos, N° 41, enero-junio de 2005.

razón que la piratería, como una actividad ilícita, ha carecido de registros formales que se hayan archivado y preservado de manera más o menos organizada en los repositorios de nuestros países. Existen, sin embargo, en varios archivos españoles e hispanoamericanos, valiosos fondos en los que se registran referencias a distintas actividades relacionadas con la piratería en la Nueva España y en la América española.<sup>1</sup>

No obstante, ponderamos aquí la importancia de otro tipo de registros, como los existentes en las crónicas y narraciones europeas no españolas, como las anotaciones relacionadas con viajes y exploraciones, los reconocimientos geográficos e hidrográficos, y las incursiones organizadas, que normalmente se derivaban en ataques y actos de piratería. En los siglos XVI y XVII muchos de estos viajes fueron llevados a cabo por diversos grupos de navegantes, marinos y corsarios en las aguas y en las costas de la América española. De ellos se han publicado algunos testimonios de primera mano que, habiendo sido escritos por algún miembro de la tripulación ya como parte de la bitácora de viaje o como reportes para quienes financiaban, planeaban o registraban las expediciones.

Para el siglo en que Europa pasó de escribir sus historias locales y regionales a registrar viajes y “descubrimientos” a “las zonas más distantes de la tierra” se reconocen tres grandes colecciones de narrativas de viajes a gran escala: La de Giambattista Ramusio, quien publicó en Venecia sus *Viajes* en la década de 1550; las *Principales Navegaciones* de Richard Hakluyt, publicadas en Inglaterra en 1589-1590 y como una segunda edición en 1598-1600; y los *Grands Voyages* de Théodore de Bry, publicados a partir de 1590.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Existen fondos importantes en el Archivo General de la Nación de México (como *Reales Cédulas, Inquisición y Consulado*), en el Archivo General de Indias en Sevilla (como *Audiencia de México, Audiencia de Filipinas, Patronato Real, Consulados y Contratación*) y algunos otros en archivos de Lima y de Simancas.

<sup>2</sup> Se dice que Ramusio inspiró a Hakluyt así como Hakluyt inspiró a De Bry. G.B. Parks, *Richard Hakluyt and the English Voyages*, New York, American Geographical Society, Special Publication, Núm. 10, 1928, pp. 124-125.

En los siglos XVI y XVII se llevaron a cabo numerosos viajes de particulares ingleses hacia la Nueva España, el Caribe y las actuales costas de Centroamérica y Sudamérica. Éstos fueron preservados gracias al trabajo del geógrafo-cronista-estratega y espía inglés Richard Hakluyt (c.1552-1616), quien los registró, los editó y los publicó como parte de su obra: *“Las principales navegaciones, viajes (tráficos) y descubrimientos de la nación inglesa hechos por mar o por tierra a las remotas y más distantes partes de la tierra en cualquier tiempo en el transcurso de estos 1500 años...”*, que ha sido considerada por algunos autores como una apología al derecho inglés sobre América.<sup>3</sup> En 1589 fue presentada al público de Londres en dos volúmenes, una segunda edición, corregida y aumentada en tres volúmenes, apareció también en Londres en 1598-1600.<sup>4</sup>

Durante el siglo XX, esa segunda y más completa edición de la obra de Richard Hakluyt, fue reimpressa dos veces en su idioma original. Entre los años de 1903 a 1905, la Sociedad Hakluyt efectuó de aquella una magnífica impresión en doce volúmenes con mapas y fotografías.<sup>5</sup> Por su parte, en 1908 la editorial llamada La Biblioteca de Todo Hombre la publicó a partir de la edición de 1598-1600 en ocho tomos sin imágenes.<sup>6</sup> También fue editada en la imprenta universitaria de

---

<sup>3</sup> Ortega y Medina, J. A., *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, (siglos XVI y XVII)*, México, UNAM, 1981, pp. 51-63.

<sup>4</sup> *The Principal Navigations, Viages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, made by Sea or ouer-land to the remote and farthest distant quarters of the Earth, at any time within the Compasse of these 1500 yeeres; Divided into three Severall Volumes according to the position of the Regions whereunto they were directed*, By Richard Hakluyt, Master of Arts, and sometime Student of Christchurch in Oxford, Imprinted at London by George Bishop, Ralph Newberie and Robert Barker, 1598. En su segunda edición, Hakluyt cambia del título el término *Principall* modernizándolo por *Principal* y añade la palabra *Traffiques*, de acuerdo con la notable importancia del comercio para fines del XVI.

<sup>5</sup> Hakluyt, Richard, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over Lande in the Compasse of These 1600 Yeeres*”, Glasgow, U.K., John MacLehose, Glasgow University, 12 Vols, 1903-1905.

<sup>6</sup> Hakluyt, Richard, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation Made by Sea or Overland to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any time within the compasse of these 1600 Yeeres*, 8 volumes, London, J.M.Dent & Co., New York, E.P. Dutton & Co., (1908). La fecha de publicación no aparece en la edición de *Everyman's Library* pero es mencionada por Jack Beeching (Editor), *Hakluyt, Voyages and Discoveries*, London, Penguin Books, 1972, reprinted 1985, p. 28.

Glasgow por Robert MacLehose. De estas dos ediciones hemos obtenido el testimonio que, a nuestro parecer, representa el primer ataque inglés a las costas de Campeche del que existe registro. Es importante mencionar que la obra de Hakluyt no se encuentra publicada al castellano, salvo ciertas partes que tradujo Joaquín García Icazbalceta de algunos de los viajes ingleses a la Nueva España. Las traducciones de Icazbalceta, que por cierto no incluyen la pequeña narración que aquí presentamos sobre el ataque de Parker a Campeche, fueron publicadas en 1963 por José Porrúa Turanzas bajo el título de: *Relaciones de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España, siglo XVI*.<sup>7</sup> Cabe señalar que estas traducciones en ningún momento citan a Hakluyt, error o desconocimiento atribuible a los editores más que al traductor, quien había fallecido siete décadas atrás. Resulta interesante advertir en la versión de Icazbalceta, eufemismos relevantes al compararla con los originales,<sup>8</sup> y el hecho de que en algunas ocasiones suprime grandes párrafos de las narraciones por considerarlos “inconducentes a su objetivo”.<sup>9</sup>

El testimonio aquí presentado pretende dar a conocer a quienes se interesan en los estudios campechanos o en la piratería en las costas novohispanas del siglo XVI, los aspectos que viajeros como Parker consideraron en su bitácora; los móviles e intereses particulares de aquellos marinos; los conocimientos geográficos, hidrográficos y estratégicos que se llegaban a adquirir sobre la región por el viaje o los viajes consuetudinarios; y, por último, la influencia de estos navegantes en las costas novohispanas y caribeñas, así como en la política anglo-española.

---

<sup>7</sup> García Icazbalceta, Joaquín, *Relaciones de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España, siglo XVI*, Biblioteca Tenenintla, México, Ediciones José Porrúa Turanzas, 1963, 185 pp.

<sup>8</sup> Como en la narración de Miles Philips sobre el primer *Auto de fe* en la Ciudad de México, cf. L. De Ita, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, IIH, UMSNH-FCE, 2001, p. 61 n. 50, p. 175 nn.99 y 100.

<sup>9</sup> Como parte del testimonio de Robert Tomson cuando refiere las causas y maneras por las que fue apresado por las autoridades eclesiásticas novohispanas. Cf. Joaquín García Icazbalceta, *Relaciones de varios viajeros ingleses...*, p. 25, n. 1.

## Los viajes ingleses al Caribe de 1562 a 1596

Para contextualizar la expedición de Parker a la región Circuncaribeña en 1596-1597,<sup>10</sup> debemos recordar que desde la década de 1560 los ingleses habían organizado incursiones importantes a la región del Golfo de México y del Caribe. Los tres viajes de tráfico de esclavos de John Hawkins,<sup>11</sup> fueron particularmente significativos, tanto por las características de su financiamiento como por su organización y sus funestas consecuencias después de la Batalla de San Juan de Ulúa, en la que la flota de Hawkins fue vencida por la del virrey Martín Enríquez de Almansa. Después de esa batalla en Veracruz, la mayoría de las embarcaciones inglesas quedaron destruidas, entre ellas la nave capitana, propiedad de la reina Isabel. Uno de los participantes del tercer viaje de Hawkins al Caribe fue Francis Drake, quien después de 1568 alentaría a otros particulares ingleses a realizar viajes consecutivos a la región del Istmo centroamericano, argumentando que con ello buscaba resarcir los daños sufridos por la flota inglesa en San Juan de Ulúa. Drake se percató de la debilidad de los medios de protección españoles en la región centroamericana, dada la posibilidad de movilidad por mar y de refugio en las innumerables islas antillanas.

Se sabe que Francis Drake regresó al Caribe en 1570 y en 1571. Se creó que incluso en 1569 pudo haber estado en el Istmo, donde se habría reunido con un grupo de franceses que recorrían las costas del Atlántico centroamericano.<sup>12</sup> El viaje de Drake al Caribe durante 1572-1573 no se limitó a atacar a los barcos y a los asentamientos costeros. En esa ocasión y con la ayuda de un grupo de cimarrones se internó

---

<sup>10</sup> Entendiendo como tal a las cuencas del Golfo de México y el Mar Caribe y las islas y tierras que las circundan. Cfr. Von Grafenstein, Johana, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808, revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, CCYDEL, UNAM, 1997, pp. 13-40.

<sup>11</sup> El primero en 1562, el segundo en 1564 y el tercero y *difícil* viaje en 1567-68.

<sup>12</sup> Bradley, P.T., *Navegantes Británicos*, (Col. Mar y América), Madrid, Editorial Mapfre, 1992, pp. 57-58.

Estos franceses pudieron haber sido los de la expedición de Pierre Chuetot, que desembarcaron en Sisal, Yucatán en 1570 y que fueron apresados y juzgados por las autoridades eclesiásticas novohispanas.

en el istmo panameño, se quedó varios meses en el Caribe, asaltando diferentes sitios y bastimentos. Dos de sus hermanos murieron en ese período, uno de fiebre amarilla y otro en un abordaje. Regresó a Inglaterra después de haber asaltado a unos arrieros que llevaban plata de Panamá a Nombre de Dios. Después de estos viajes, las autoridades de la región ístmica se percataron de la inseguridad de esa zona y de su carácter estratégico en el contexto del imperio español.

Drake iba a regresar a Centroamérica, pero por su costa occidental, durante el viaje de 1578, cuando cruzó el Pacífico y circunnavegó el mundo. Al Caribe incursionó de nuevo en 1585. En la década de 1580 participó en los ataques a España en la Península Ibérica y en la batalla contra la Armada de Felipe II en el Canal de la Mancha. Su experiencia y la de Hawkins en las estrategias llevadas a cabo contra la Armada en 1588 fueron fundamentales para la victoria inglesa. El último viaje de Drake al Caribe fue el de 1595, memorable no sólo porque viajó con Hawkins como en su primera expedición a la región, sino porque ambos murieron durante la travesía en las aguas tropicales americanas, Hawkins en noviembre de 1595 y Drake en enero de 1596.

Pero Drake y Hawkins sólo fueron la punta de lanza de los viajes ingleses al Caribe organizados por particulares. De acuerdo con Bradley, en el período que va de 1586 a 1595 hubo 36 expediciones o 77 viajes de navíos individuales al Circuncaribe, viajes que se preparaban en las orillas del Támesis donde abundaban los marinos y las pequeñas escuadras de dos o tres navíos y pinazas de entre 150 y 50 toneladas.<sup>13</sup>

El mercader londinense John Watts por ejemplo, antes de ser nombrado alcalde de Londres en 1606, era conocido como “el príncipe de los armadores de las expediciones de corso”, porque entre las décadas de 1580 y 1590 preparó varias expediciones al Caribe. Algo parecido podemos decir de Michael Geare, Christopher Newport y William Parker.

---

<sup>13</sup> *Ibid*, pp. 80-83.

En 1591 se organizaron 4 expediciones distintas al Caribe, llevadas a cabo con 11 barcos, de los cuales 5 fueron armados por John Watts y Walter Raleigh, y el resto por mercaderes de Londres entre los que se encontraban Newport y Geare. Se dice que el botín capturado por Watts en ese año le representó una ganancia del 200%.<sup>14</sup> En 1592 dieciocho barcos de gran capacidad de carga entraron al Caribe. Entre ellos había 4 de Thomas Howard, conde de Suffolk y otros 4 de Newport, quien introdujo la novedad de asaltar poblados costeros.

Bradley considera que para 1592 la planeación de las actividades de los corsarios en el Caribe muestran su adaptación a los movimientos de los galeones españoles y a las condiciones climatológicas de la región.

William Parker había sido capitán en una embarcación durante el ataque de Drake contra Cádiz en 1587. Entre 1590 y 1597 llevó a cabo viajes de corso cada año. Desde 1592, estos viajes corsarios fueron siempre hacia el Caribe.<sup>15</sup> Los barcos de Parker, Geare y Watts buscaban sus botines cerca de las Antillas Mayores y a lo largo de la costa centroamericana, principalmente en Puerto de Caballos, donde las playas eran abiertas, accesibles y desprotegidas. Se estima que en 1594 Parker y Newport causaron daños en esa costa por cerca de 100,000 ducados.

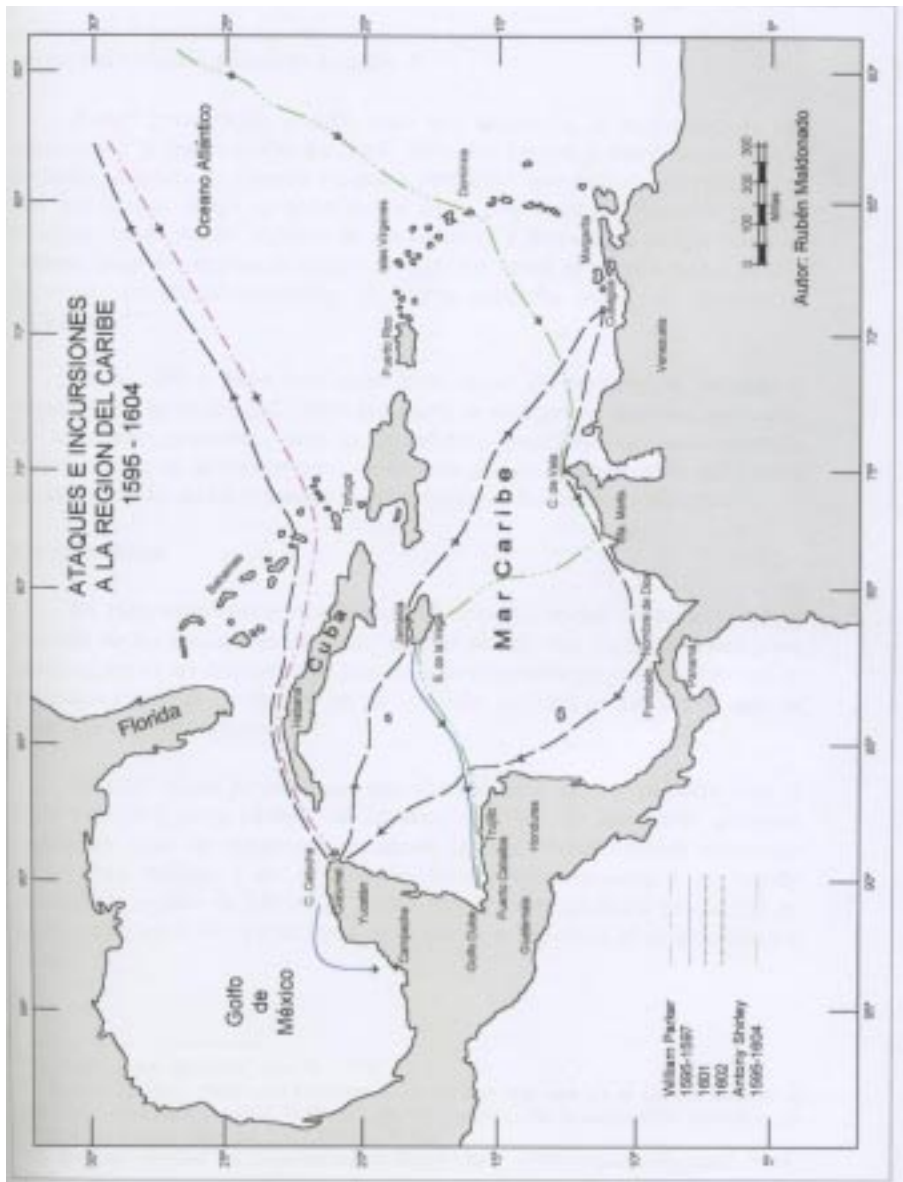
En marzo de 1595, Parker volvió a Puerto de Caballos y lo saqueó, pero también exploró el Golfo Dulce y desembarcó y cabalgó tierra adentro haciendo el primer reconocimiento geográfico de la ruta terrestre que dos años después tomarían Anthony Sherley y él, procurando cruzar hasta el Océano Pacífico.

Puerto de Caballos fue una región constantemente atacada por los piratas y corsarios ingleses, como podemos apreciarlo en la narración de Parker. Tal vez fue por eso, como sucedió en otros asentamientos

---

<sup>14</sup> *Idem.* Entre los productos que se obtenían de este tipo de asaltos figuraban: azúcar, cueros, pigmentos naturales, zarzaparrilla, azogue y jengibre, entre otros.

<sup>15</sup> *Idem.*





costeros de la Hispanoamérica del XVI y XVII, que se evitó invertir en ellos más allá de lo estrictamente necesario. Parker menciona que no encontraron en Puerto de Caballos “nada que respondiera a (sus) expectativas de riqueza”. Sherley, por su parte, se refirió al sitio como “el lugar más pobre y miserable de las Indias”.

El encuentro que tuvo William Parker con Anthony Sherley en Jamaica, nos muestra lo concurrida que era la región del Circuncaribe por navegantes ingleses para finales del XVI y principios del XVII.

Podríamos comentar en relación a Anthony Sherley<sup>16</sup> que, siendo hijo de un escudero, se había acercado a la nobleza inglesa, particularmente al conde de Leicester y al conde de Essex,<sup>17</sup> a quien había “servido” y con quien había emparentado al casarse con su prima, aunque “infelizmente”.<sup>18</sup> Había hecho su licenciatura en Oxford pero también se había endeudado muchísimo. Se dice que en 1596, huyendo de su esposa, se embarcó en este viaje hacia el Caribe, donde se encontró con William Parker, regresó a casa “vivo pero pobre”. Al volver a Inglaterra unas semanas antes que Parker, se encontró al conde de Essex listo para zarpar a atacar las Islas Azores a fin de debilitar a España. Cuando Essex fue acusado de rebelión y desacato, Sherley fue exiliado de Inglaterra. Se retiró a Venecia donde fue arrestado por sus deudas. Al ser liberado se convirtió en espía para Robert Cecil, consejero de la reina Isabel I. A principios del 1600, se fue a Madrid, donde fue nombrado Almirante de los Mares del Sur. Para 1611 vivía en Madrid sumamente empobrecido, cita Beeching, “queriendo creer que algún día llegaría a ser un gran príncipe, cuando entonces necesitaba hasta zapatos que llevar puestos”.<sup>19</sup> El Rey de España le otorgó entonces una pensión.

---

<sup>16</sup> 1565-c.1635

<sup>17</sup> El Conde de Essex fue uno de los favoritos de la reina Isabel I había participado en varios ataques contra España en los países Bajos, en Cádiz, en Portugal y apoyando a Enrique de Navarra. En el año del viaje de Sherley y Parker al Caribe, Essex comandó una expedición contra Cádiz, y en 1597 cuando aquellos regresaban a la costa inglesa, el conde estaba para zarpar a asaltar las Azores y mermar así el poder español. Ese viaje no resultó exitoso.

<sup>18</sup> Beeching, Jack, (Editor), *Hakluyt, Voyages and Discoveries...*, p. 427.

<sup>19</sup> *Ibid*, pp. 427-428.

Es interesante notar la movilidad y adaptación de marinos experimentados como Anthony Sherley, quien por razones políticas pasó, de ser atacante de los puestos españoles en Europa y en América, a ser espía para Inglaterra y después o tal vez, al mismo tiempo, Almirante para España, para terminar pobre y dependiendo de una pensión del rey de aquel país que había sido el gran enemigo del suyo.

Finalmente, hemos de decir que la estructura de la pequeña narración de William Parker consta de las siguientes partes:

- i. Desembarco de Plymouth, llegada a la isla Margarita y costa de Tierra Firme y rescate del Sr. James Willis
- ii. Encuentro y unión con Anthony Sherley en Jamaica. Búsqueda fallida para hacerse en Cuba de un mejor barco.
- iii. Intento de tomar Trujillo, merodeo de Golfo de Honduras, toma de Puerto de Caballos. Ningún botín.
- iv. Entrada al Istmo por Río Dulce y por tierra rumbo al Pacífico. Intento fallido.
- v. Regreso a Trujillo y separación de Anthony Sherley.
- vi. Sherley regresa a Inglaterra. Parker se dirige a la Península de Yucatán.
- vii. Primer y único botín del viaje: Toma y asalto de Campeche y de una fragata cargada con productos para Veracruz. Retirada a Cabo Catoche
- viii. Pérdida de una barca y regreso a Inglaterra.



***Un viaje del Señor William Parker de Plimmouth caballero, a Margarita, Jamaica, Truxillo, Puerto de Cavallos situado dentro de la bahía de Honduras y tomado por sir Anthony Sherley y él, así como aguas adentro del Río Dulce, con su retorno de ahí y su valiente y feliz empresa sobre Campeche, la principal ciudad de Yucatán, la cual tomó y saqueó con cincuenta y seis hombres. Y sacó del puerto una fragata cargada con el tributo del rey y sorprendió también a la ciudad de Sebo. Año de 1596.***<sup>20</sup>

En el año de 1596, el señor William Parker de Plymmouth, caballero, se aprovisionó a sus propias expensas con una gran embarcación de 120 toneladas llamada *La Prudencia* en la que él mismo era capitán, y con una barca de 25 toneladas llamada *La Aventura*, que era capitaneada por un tal Richard Hen. Zarparon del puerto de Plymmouth en el mes de noviembre, contando con una compañía de cien hombres.

El primer lugar que tocamos en las Indias Occidentales, fue la isla de Margarita, en la costa de *Tierra Firma*, donde tomamos a un caballero español y a otros, por cuyo rescate dejaron en libertad al señor James Willis y a otros cinco ingleses quienes estaban prisioneros en Cumaná y quienes de otra manera nunca hubieran regresado de allá. Así, pasando de ahí, navegamos hacia la isla de Jamaica, donde el día segundo de marzo nos encontramos con Sir Anthony Sherley, quien antes de nuestra llegada había tomado la ciudad principal de la isla, y se encontraba ahora casi listo para partir. Ahí, nos pusimos

---

<sup>20</sup> R. Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation Made by Sea or Overland to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any time within the compasse of these 1600 Yeares*, London, J.M.Dent & Co., New York, E.P. Dutton & Co., 1908, 8 volumes, Vol. 7, pp. 222-224.

de acuerdo con él y partimos de Jamaica el día seis de marzo y resolvimos dirigirnos hacia la sólida ciudad de Truxillo, cerca de la desembocadura de la Bahía de Honduras. Zarpamos hacia el Cabo de Corrientes<sup>21</sup> en dirección a Cuba, buscando un barco mejor apertrechado para mí, pero no encontrando ninguno, nos fuimos hacia el Cabo de Honduras, donde nos propusimos atrapar al guardia y así saquear la ciudad de Truxillo, pero el guardia nos descubrió y encendió grandes fuegos, y la ciudad rápidamente disparó una pieza grande y respondió con fuegos. Al día siguiente, siendo el treinta y uno de marzo, llevamos nuestros barcos por debajo del fuerte y desembarcamos a nuestros hombres, pero fue en vano, porque esa ciudad es invencible por naturaleza. Se levanta en la cima de una cumbre muy elevada, se ubica junto al mar y está rodeada por bosques tan densos, que no se puede pasar entre los árboles. Asimismo, solamente hay una vereda muy estrecha e inclinada para ir al pueblo, al final de la cual hay una reja<sup>22</sup> firmemente fortificada por la que no se puede pasar, a menos que se sorprenda al vigía de manera repentina. Ahí, perdimos a algunos hombres y nos retiramos de la empresa.

De esa manera, subimos desde ahí pasando hacia el Golfo (de Honduras) el día dos de abril con la intención de invadir la Ciudad de Puerto de *Cavallos* (sic.) a donde llegamos el día 7 de abril y la tomamos, encontrándola bien fortificada, pero no había nada que respondiera a nuestras expectativas de riqueza. En este punto, Sir Anthony Sherley y yo, viendo hasta entonces frustradas nuestras esperanzas, decidimos adentrarnos por el cauce del Río Dulce y pasar por tierra hasta el Mar del Sur. De esa manera avanzamos y entramos mas de treinta leguas aguas arriba del mencionado Río Dulce, pensando que después de pasar por tierra con dos compañías de hombres y de llevar cargando una pinaza de 6/4, podríamos ensamblarla con tornillos y así

---

<sup>21</sup> La bahía de Corrientes, es un pequeño entrante marítimo situado en el extremo occidental de Cuba, entre los cabos de San Antonio y Corrientes.

<sup>22</sup> *gate*

embarcarnos en el Mar del Sur y ahí probar nuestra fortuna por algún tiempo antes de regresar por tierra a la bahía de Honduras. Pero este intento nuestro no pudo llevarse a cabo debido a la altitud enorme de las montañas y a la largura del camino, que resultó ser mucho mayor de lo que habíamos previsto al principio. Entonces, con mucho pesar, regresamos a Truxillo en donde me separé de Sir Anthony Sherley.

Después de apartarme de este digno caballero, me dirigí hacia Cabo de Catoche que se localiza en la parte oriental de Yucatán, desde donde me desplacé por toda la costa norte del mencionado promontorio<sup>23</sup>, hasta que llegué a Cabo Desconocido, donde puse a 56 de mis hombres en una piragua<sup>24</sup> que es una canoa larga de los indios, y dejando mi barco a seis leguas de la Ciudad de Campeche, a las tres de la mañana, tuve un desembarco difícil por el monasterio de San Francisco y tomé la dicha ciudad de Campeche con el capitán y el alcalde, encontrando en el lugar a quinientos españoles, y en dos pueblos cercanos dependientes de la misma ciudad, a 8000 indios. La multitud de españoles que huyó durante mi primer asalto de alrededor de las diez de la mañana, se volvió a reunir renovando sus fuerzas y se lanzaron sobre mi y mi pequeña compañía. En ese ataque perdí a unos seis de mis hombres y yo mismo recibí un disparo debajo del pecho del lado izquierdo, esa bala aún yace alojada en una de las costillas de mi espalda. Habiéndonos ellos repelido hacia nuestros barcos, se nos ocurrió de repente otra estratagema pues teniendo como prisioneros a varios de los hombres del pueblo, los amarramos brazo con brazo unos a otros y los colocamos a manera de valla para defendernos de la furia de los disparos de nuestros enemigos. Y así, izando nuestra insignia y llevándonos a nuestros seis hombres muertos, nos retiramos con mayor seguridad a la ensenada,<sup>25</sup> ahí tomamos una fragata que se encontraba lista para partir a San Juan de Ulúa, cargada con el tributo del rey en plata y otros productos finos. Nos

---

<sup>23</sup> La península.

<sup>24</sup> periago

<sup>25</sup> haven

llevamos la fragata y nuestra piragua<sup>26</sup> o canoa hasta mi barco que se encontraba a seis leguas<sup>27</sup> de la ciudad, a una profundidad de 3. 6 metros<sup>28</sup> de agua, no pudiendo acercarnos más por los bancos de arena<sup>29</sup> que hay en esa costa. Frente al lugar donde se encontraba anclada nuestra embarcación, se alzaba una ciudad de 300 o 400 indios llamada Sebo,<sup>30</sup> la cual también asaltamos. En ella encontramos madera de Campeche que es muy buena para teñir, así como cera y miel. Después de esto, dejamos esa costa y nos regresamos otra vez a Cabo de Catoche. Ahí, todos los días a mediodía, echábamos el ancla, debido a las corrientes. En ese regreso perdí mi barca, la *Aventura*, porque fue tomada por dos fragatas de guerra que enviaron desde Campeche. En ella se llevaron al Capitán Hen y a trece de mis hombres, quienes después fueron ejecutados, según nos lo hicieron saber algunos prisioneros españoles que capturamos por aquellas partes. Después de haber permanecido cinco semanas en esta costa, dirigimos nuestro curso hacia La Habana, donde al no encontrar nada, nos seguimos a la Isla de Bermuda, y cruzamos hasta el banco cercano de Cabo Raza a 396 metros.<sup>31</sup> De ahí zarpamos para Inglaterra y dimos con las islas Scilly alrededor del primero de Julio y dos días después arribamos a Plymouth donde encontramos al justo y honorable Conde de Essex zarpando con una gran flota hacia las Islas Azores.



---

<sup>26</sup> *periago*

<sup>27</sup> Entre 25 y 33 kilómetros

<sup>28</sup> “*Dos fathoms*” El *fathom* es la unidad para medir la profundidad del agua, equivalente a 1.8 metros.

<sup>29</sup> *shoals*

<sup>30</sup> Seiba Playa o Seybaplaya a los 19° c.32'N

<sup>31</sup> 22 *fathoms*