

BAJA CALIFORNIA DEL SUR: LAS SOBRECARGAS PROVISIONALES LOCALES DE 1915 Y LA EMISIÓN MEDALLÓN DEL CARRUAJE



Dr. James Mazepa, RDP
(Académico Correspondiente)



Baja California es una tierra muy inhóspita, sin agua fresca y con pocos recursos naturales. Por esto, ni las administraciones españolas ni las mexicanas le han dado mucha importancia. Sin embargo, tiene una historia política y filatélica muy interesante.

Breve historia de Baja California

Durante el siglo XVI los primeros europeos en explorar la costa de California, al norte de lo que hoy en día es San Diego, fueron conquistadores españoles y corsarios portugueses e ingleses. Los españoles no encontraron nada de mucho valor y no intentaron establecer asentamientos hasta más de dos siglos después.

Más al sur, en 1533, el español Fortún Ximénez desembarcó cerca de la ciudad actual de La Paz (Baja California). Con sus hombres saqueó un pueblo indígena en esa localidad, lo que produjo una violenta confrontación en la cual él pereció.

En 1535 Hernán Cortés siguió la ruta de Ximénez y navegó por el golfo de California, el cual nombró Mar de Cortés, y desembarcó en lo que es hoy en día la bahía de La Paz. Curiosamente, Cortés no se dio cuenta de que se trataba de una península, y creyó que era una isla. Le puso el nombre «California» a esta tierra, según la mítica isla poblada exclusivamente por bellas Amazonas, descrita en la novela romántica del siglo XVI,

Las Sergas de Esplandián. Desde entonces, los cartógrafos adjudicaron el nombre de «California» al territorio no explorado en la costa oeste de Norte América.

En 1534 España dividió América en varios virreynatos. El Virreinato de Nueva España eventualmente incorporó la Provincia de Las Californias. Hacia 1804, la población en el norte había aumentado lo suficiente para requerir jurisdicciones gubernamentales separadas. La Provincia de Las Californias fue dividida justo al sur de San Diego en Alta California y Baja California.

Cuando México obtuvo su independencia en 1821, éste automáticamente incorporó las Provincias de Alta California y Baja California, que en aquel entonces se llamaban «Territorios» por su escasa población. La designación de «Territorios» fue eliminada en 1836 y los dos territorios fueron reunificados bajo el *Departamento de las Californias*.

El siguiente evento de gran consecuencia que cambió la frontera fue la Guerra México-Americana (1846-1848). En el Tratado de Guadalupe Hildago, México cedió la mayoría de California a los Estados Unidos a cambio de 15 millones de dólares. México retuvo la Baja California tras derrotar a las fuerzas militares de los Estados Unidos en la Península. En esa época, el territorio de Baja California estaba dividido en el Partido Norte, Distrito Central (Santa Rosalía), y Distrito Sur.

En 1877, la Cámara de Diputados aprobó una resolución que dividió el territorio de Baja California en dos distritos políticos, llamados Baja California Norte y Baja California Sur, el cual incluía el previo Distrito Central. La capital del Distrito Norte sería Ensenada y la capital del Distrito Sur lo fue La Paz. Cabe mencionar que no se consideró unir el Territorio de Baja California al más próspero colindante Estado de Sonora.

Estos eran los límites territoriales cuando comenzó la Revolución en 1910. Las Baja Californias estaban alejadas de la Ciudad de México y siguieron teniendo muy poca importancia debido a sus escasos recursos naturales.



Figura 1. *Baja California en la época de la Revolución*

La Revolución Mexicana y Baja California

La Revolución Mexicana de 1910 a 1920 fue una década de sangrientas luchas intestinas, sólo superada por la Guerra Civil de los Estados Unidos. La Revolución fue en contra de las duras políticas del gobierno, el ejército y la iglesia. Pero la Revolución rápidamente degeneró en una guerra civil tras el asesinato del presidente liberal Francisco Madero en un golpe de estado en 1913. La oposición en contra del nuevo dictador, Victoriano Huerta, se extendió a través del país con la mayor fuerza concentrada en el estado nortero de Sonora, del otro lado del golfo de California de Baja California. Las fuerzas de la oposición, bajo el liderazgo de Venustiano Carranza, combatieron hacia el sur desde Sonora, hasta la captura de la Ciudad de México en agosto de 1914.

Tras la derrota de Huerta, los revolucionarios comenzaron a pelear entre sí y exigieron una convención en Aguascalientes en agosto de 1914. Las disputas sobre quién habría de recibir el apoyo para la presidencia entre los dos principales líderes de la Revolución, Carranza y Villa, fueron irreconciliables. Incapaces de resolver sus diferencias, estalló una segunda guerra civil entre los «Convencionistas» (Villa) y los «Constitucionalistas» (Carranza).

Las fuerzas militares en Baja California del Sur apoyaron a Carranza y ocuparon la capital, La Paz, en julio de 1914. Pero en septiembre de 1914 hubo un golpe militar en La Paz en apoyo de los Convencionistas. Esto duró hasta diciembre de 1914, cuando un ejército Constitucionalista volvió a tomar a La Paz. Un acuerdo entre las dos facciones previno una seria catástrofe.

Eventualmente, Carranza y los «Constitucionalistas» controlaron la mayor parte de México a finales de 1915, y su gobierno fue reconocido por los Estados Unidos en octubre de 1916. Desafortunadamente, varios grupos rebeldes continuaron derramando sangre hasta bien entrada la década de 1920.

Durante esta década de confusión, el servicio postal también resultó afectado. Las diferentes facciones políticas no quisieron reconocer las emisiones postales de la oposición. En el Estado de Sonora el gobernador José Maytorena, seguidor de Villa, decidió producir sus propios sellos. Comenzando en julio de 1913, y continuando hasta 1914, su administración de Correos emitió los sellos llamados *Cuños Blancos y Verdes*. Estos sellos fueron seguidos en octubre de 1914 por la emisión *Medallón de Sonora*. El diseño del Medallón de Sonora fue posteriormente utilizado en los sellos provisionales conocidos como *Medallones del Carruaje*, emitidos para Baja California en 1915.

Muchas ciudades tenían bastante inventario de la emisión de 1910 del Centenario. Para resolver el problema de qué hacer con estos sellos, el administrador de Correos Constitucionalista publicó una circular el 27 de mayo de 1914, que autorizaba la sobrecarga local de los sellos de la emisión federalista del Centenario para ser usados en los territorios gobernados por los Constitucionalistas. Cerca de treinta ciudades sobrecargaron los efectos postales que tenían a mano. Estas sobrecargas provisionales locales figuran entre los sellos más raros de la Revolución Mexicana. La primera ciudad en preparar las sobrecargas provisionales locales fue Monterrey, en junio de 1914, y el último territorio bajo ocupación Constitucionalista en producir las sobrecargas provisionales locales fue Baja California. La última ciudad Constitucionalista en hacer las sobrecargas provisionales locales fue Guaymas, en octubre de 1915.

Tarifas postales durante la época de los provisionales

El tipo de correspondencia más común durante el período de los provisionales era la de primera clase. El correo de primera clase incluía cartas, tarjetas postales y enteros postales (referencia 1). La tarifa de primera clase no sólo se aplicaba al interior de México, sino también al correo a los Estados Unidos, Cuba y Canadá. Al correo a otros países miembros de la Unión Postal Universal se le cobraba el doble de las tarifas de primera clase. A las piezas con porteo insuficiente se les cobraba el doble de la deficiencia. La tarifa de primera clase para una carta de hasta 20 gramos era 5 centavos. El derecho de certificación costaba 10 centavos adicionales.

El administrador de Correos convencionista Eusebio García Martínez publicó una circular a principios de febrero indicando que, a partir del 25 de febrero de 1915, se duplicarían las tarifas de primera clase y de certificación, o sea, 10 centavos por una carta de 20 gramos y 20 centavos adicionales por la certificación. El Administrador de Correos Constitucionalista hizo lo mismo. Hubo numerosos casos en los cuales una facción política no reconoció los sellos de la otra.

El análisis de las cartas a partir de finales de febrero de 1915 demuestra que no siempre se aplicaron las tarifas dobles.

Las sobrecargas provisionales locales de la emisión Medallón del Carruaje de Baja California

El vaivén de la situación política en Baja California fue indudablemente la razón por la cual Baja California fue el último territorio en producir las sobrecargas provisionales locales. La primera marca constitucionalista conocida en Baja California, «Ser. P. Constitucionalista» (¿Servicio Postal?), aparece en color violeta en una carta a Santa Rosalía con un fechador del 31 de julio de 1914 (Figura 2). Se conocen dos sobres



Figura 2. Marca lineal «Ser. P. Constitucionalista» 31 de julio de 1914 (Col. Cordier).

de Santa Rosalía de agosto de 1914 con la marca violeta de dos líneas «Gobierno Constitucionalista» (Figura 3). Las fechas de estas cartas coinciden con el período en el cual los Constitucionalistas estuvieron en Baja California.

Las marcas en estas cartas pueden considerarse como «precursoras» de las sobrecargas provisionales locales y de los sellos de la emisión Medallón del Carruaje de Baja California.

Se conocen sobrecargas provisionales locales y sellos de la emisión Medallón del Carruaje en las siguientes poblaciones:



Figura 3. Marca de dos líneas «Gobierno Constitucionalista» agosto de 1914 (Col. Grace).

Santa Rosalía – sobrecarga provisional local y emisión Medallón del Carruaje (los usos más comunes son de Santa Rosalía. El fechador típicamente es borroso, especialmente en su parte superior).

La Paz – sobrecarga provisional local y emisión Medallón del Carruaje.

San José del Cabo – sobrecarga provisional local y emisión Medallón del Carruaje.

San Ignacio – sobrecarga provisional local y emisión Medallón del Carruaje (RRR).

San Antonio – sobrecarga provisional local (RRR).

Santa Anita – sobrecarga provisional local (RRR).

Triunfo – sobrecarga provisional local (RRR).

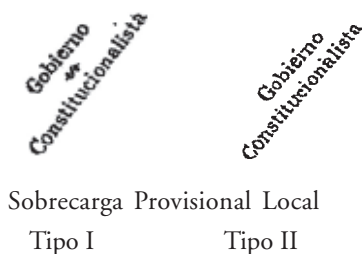
Todos Santos – sobrecarga provisional local y emisión Medallón del Carruaje (RRR).

Mulegé – La mayoría de los sellos «usados» tienen matasellos de favor de Mulegé. No se conocen cubiertas de este pueblo. Es posible que estos sellos hayan sido cancelados posteriormente con un matasello «liberado».

En los pueblos designados «RRR» apenas se conocen entre uno y tres ejemplares.

A fines de diciembre de 1914 se fabricó un cuño de metal de dos líneas para sobrecargar sellos con la inscripción «Gobierno Constitucionalista.» Esta sobrecarga es probablemente una copia de sobrecarga tipográfica con el «signo de dólar» aplicada a la emisión del Centenario, puesta en la Ciudad de México en septiembre de 1914. Las palabras están separadas por el

signo «\$» (tipo I). A principios de 1915 se produjo un segundo tipo de sobrecarga con menos espacio entre las palabras y sin el signo «\$» (tipo II) (Referencia 2). Ambas sobrecargas frecuentemente son borrosas y el «\$» en el tipo I no siempre es visible (Figuras 4 y 5).



Sobrecarga Provisional Local

Tipo I

Tipo II

Figura 4. Sobrecarga Provisional Local Tipo I.

Figura 5. Sobrecarga Provisional Local Tipo II.

Las sobrecargas fueron aplicadas sobre la emisión del Centenario y los enteros postales. En los raros ejemplares de enteros postales la sobrecarga se puso a la izquierda de la indicia. En los sellos, la sobrecarga se puede encontrar horizontalmente, verticalmente y diagonalmente. No hay diferencia en valor basada en la orientación de la sobrecarga. La sobrecarga fue aplicada en azul, negro y violeta.

La sobrecarga tipo I en azul se conoce solamente en tres enteros postales. El primero salió de Santa Rosalía el 25 de diciembre de 1914. Este es el uso más temprano conocido de la sobrecarga provisional (Figura 6). La primera referencia sobre esta pieza fue en 1927, en un artículo firmado por el teniente coronel C. S. Hamilton en el



Figura 6. Sobrecarga Tipo I más temprana (azul) 25 de diciembre de 1914 (Col. Cordier)



Figura 7. Sobrecarga Tipo I (azul), Santa Rosalía a Mazatlán (Col. Hart).



Figura 8. Detalle del sello Transitorio bisecado encima de la sobrecarga (Col. Hart).

Southern Philatelist (op. cit., p. 85). El segundo entero postal es también de Santa Rosalía, fechado el 2 de febrero de 1915 (Figuras 7 y 8 - detalle). Esta pieza fue enviada a Mazatlán, donde fue tasada con 10 centavos. La tasa de 10 centavos fue pagada con un sello bisecado de 20 centavos de la emisión Transitorio, que cubre parcialmente la sobrecarga provisional. Es probable que el administrador de Correos Constitucionalista de Mazatlán no hubiera aceptado el porteo convencionalista, por lo que fue tasada el doble de su deficiencia, 10 centavos. El tercer ejemplar se describe en «Una Nota Final» al final de este artículo.

Además del azul, la sobrecarga tipo I también se conoce en negro y violeta. La sobrecarga negra se conoce en los sellos de 1 c., 2 c., 3 c., 4 c., 5 c., 10 c., 15 c., 20 c. y 50 c. La sobrecarga tipo I en violeta se encuentra en los valores de 4 c., 5 c., 15 c. y 20 c.

La sobrecarga tipo II también se encuentra en negro y violeta. En negro se conoce en los sellos de 1 c., 2 c., 3 c., 4 c., 5 c., 10 c., 15 c. y 20 c. Los valores de 2 c. y 4 c. son descubrimientos recientes. La sobrecarga tipo II en violeta se conoce en los sellos de 1 c., 2 c., 3 c., 4 c., 5 c., 15 c. y 20 c. Un ejemplar de esta sobrecarga se conoce en un entero postal. La rareza de cada valor está descrita por Follansbee (op. cit. p. 77-78).



Figura 9. *Uso más temprano de un sello con la sobrecarga Tipo I (violeta) 1 de enero de 1915.*

Fechas más tempranas y más tardías conocidas de la sobrecarga provisional

El uso más temprano de una sobrecarga provisional en negro o violeta es el tipo I, en una carta del 1 de enero de 1915 (Figura 9). Los usos más tardíos son de La Paz, el 24 de noviembre de 1915, en un sello de cinco centavos (tipo II) y el 27 de noviembre en un entero postal en combinación con la emisión del Centenario y un sello provisional local de quince centavos (tipo II). El último uso divulgado es una carta con el único bloque conocido de diez centavos (tipo II) en un sobre certificado fechado el 9 de diciembre de 1915 (Figura 10).

Los provisionales negros y violetas usados en cubiertas

Los usos más comunes son en cartas sencillas o dobles franqueadas con el valor de cinco centavos. Se conocen tres cartas con cuatro sellos de cinco centavos (Figura 11). Una de ellas es un sobre certificado sin fechar, muy poco usual, enviado desde San Antonio, franqueado con cuatro sellos de cinco centavos y tres sellos del Centenario. Parece que San Antonio aun no tenía (¿o nunca tuvo?) un cuño de certificación y le puso un rectángulo

manuscrito con la «C» (Certificado) y el n° 44, sugiriendo que se habían enviado 44 cartas certificadas desde San Antonio para aquel entonces (Figura 12). Este es el único ejemplar de una marca de certificación manuscrita en Baja California. Hay una carta espectacular a Chile pagada con un bloque de ocho sellos de cinco centavos. Este es el franqueo más alto conocido con sellos provisionales locales de Baja California (Figura 13).

Otra carta con un sello de cinco centavos es sumamente interesante. Esta carta (Figura 14) fue enviada a mediados de octubre de 1915 (el fechador no está claro). Está franqueada con sellos de cuatro emisiones diferentes: de cinco centavos de Baja California, del Centenario y de Denver y un



Figura 10. *Uso más tardío de un sello con la sobrecarga provisional local, 9 de diciembre de 1915, Tipo II (Col. Cordier).*



Figura 11. *Carta doble a Nogales con sello de cuatro centavos.*



Figura 12. Marca de certificación manuscrita de San Antonio (Col. Cordier).

sello Federal de veinte centavos. Fue enviada por correo certificado desde Santa Rosalía, por un marinero alemán internado (véase la sección del Medallón del Carruaje más adelante). Esta carta demuestra las emisiones que estaban disponibles en Santa Rosalía en aquel entonces. La presencia de la emisión de Denver es sorprendente, porque esta es la primera vez que se ha visto en Baja California. Además de esta carta, ha salido a la luz otra cubierta de Santa Rosalía con un sello de la emisión de Denver. Ron Mitchell, en su libro de la emisión de las Águilas de Denver, no menciona ninguno de



Figura 13. Bloque más grande conocido de los Provisionales, a Chile (Col. Cordier)



Figura 14. Carta con cuatro emisiones diferentes, enviada por un marinero alemán a Baviera.

estos sellos usados en Baja California. También es poco usual que todas las otras cartas a Alemania que se han visto viajaran a través de los Estados Unidos. Sin embargo, esta carta fue enviada vía Mazatlán (23 de octubre) y Veracruz (9 de noviembre) a Baviera. La pregunta sin respuesta es: ¿por qué esta ruta?

Aparte del valor de cinco centavos, todas las otras denominaciones son muy difíciles de encontrar en sobre. Se conocen tres cartas con el valor de cuatro centavos. El único sello conocido de cuatro centavos usado en impresos (Figura 15) fue enviado en el barco *A. Carlos* desde San José del Cabo a San

Francisco. El barco hizo escala en San Pedro, el puerto de Los Ángeles en aquella época, donde recibió la marca de San Pedro en tránsito. Hay otra carta franqueada con una tira de tres sellos de cuatro centavos de San José del Cabo pagando en exceso la tarifa de diez centavos a Rochester (Nueva York) (Figura 16). Otra carta poco usual, enviada el 26 de mayo de 1915 desde San José del Cabo, fue franqueada con una pareja de cuatro centavos y un sello de dos centavos del Centenario. Esto es prueba de que los sellos del Centenario sobrecargados estuvieron disponibles en la oficina de correos de San José (Figura 16a).

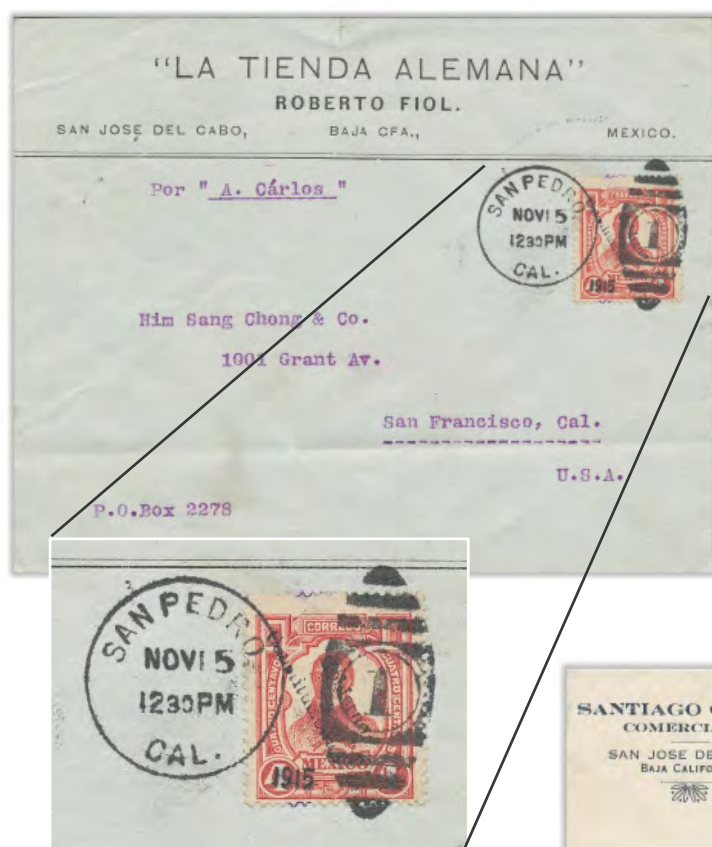


Figura 15. Único impreso conocido, con sello de cuatro centavos (Col. Cordier).



Figura 16a. Pareja de cuatro centavos con la emisión del Centenario (Col. Cordier).



Figura 16. Carta con tres sellos de cuatro centavos pagando de más la tarifa de 10c a los Estados Unidos.

Se conocen tres cartas con sellos de diez centavos. Uno de ellos es el bloque de cuatro en la carta certificada de la Figura 10. Este sobre de luto, con un sello de diez centavos tipo I, fue enviado en abril a Los Ángeles y encaminado a Mazatlán, donde fue anunciado en «Lista» (Figura 17).

Sólo se conoce una carta con un sello de quince centavos. Fue enviada por correo certificado el 27 de noviembre a los Estados Unidos y se describe en la sección «Último Uso». Este sello, de quince centavos de tipo II, fue usado en combinación con la emisión del Centenario en un entero postal de cinco centavos (Figura 18).

El valor más alto conocido en cubierta es el de veinte centavos (Figura 19), en un sobre de luto enviado en junio de 1915 a Todos Santos.



Figura 17. Sobre de luto con sello de diez centavos a Los Angeles, encaminado a Mazatlán (Col. Cordier).



Figura 18. Única carta conocida con un sello de quince centavos de tipo II (Col. Cordier).



Figura 19. Única carta conocida con un sello de 20 centavos, de La Paz a Todos Santos (Col. Cordier).

Existen falsificaciones de las sobrecargas provisionales locales, pero este tema va más allá del alcance de este artículo. Esta información puede encontrarse en Follansbee (op. cit. p. 78).

LA EMISIÓN MEDALLÓN DEL CARRUAJE DE BAJA CALIFORNIA

No se ha dado una explicación adecuada del porqué se produjo la emisión del Medallón del Carruaje para Baja California. Hay dos posibilidades razonables. Una es por motivos de contabilidad. La mayoría del correo de Baja California cruzaba el golfo de California hasta Guaymas, en Sonora. Allí, el administrador de Correos de Guaymas podía llevar un control de la correspondencia que se enviaba a su destino final. Como Baja California era un territorio autónomo y no formaba parte del Estado de Sonora, los sellos de Sonora no podían usarse allí.

La segunda es ¿por qué sencillamente no se continuaron usando los sellos provisionales locales sobrecargados, como fue el caso en otras áreas constitucionalistas? Una respuesta puede ser porque muchas de las otras emisiones provisionales locales eran típicamente específicas de algún pueblo en particular, mientras que los Medallones del Carruaje de Baja California eran válidos en todos los pueblos del territorio, al igual que los Medallones del Carruaje de Sonora fueron usados por toda Sonora.

La siguiente directiva fue dada por el gobernador constitucional del Estado de Sonora, José María Maytorena (Referencia 3):

TELEGRAMA

De: Naco, 5 de diciembre de 1914

Al: Secretario de Estado

Hoy le digo al Administrador General de Correos de Nogales lo siguiente:

Por su mensaje acerca del acuerdo con el Tesorero General y el Secretario de Estado, la Imprenta del Gobierno en Hermosillo imprimirá quince mil Pesos en sellos de correos en los valores más comunes, como los del Estado de Sonora, cambiándole solamente el nombre «Estado de Sonora» al del «Distrito Sur del Territorio de la Baja California.» Estos sellos le serán entregados al Sr. Victor B. Avilés, Jefe Político, Distrito de Sur, para ser vendidos por las Oficinas de Correos en esa región. Transcribo esto para su conocimiento y efecto.

Saludos, el Gob. Const.,

J. M. Maytorena

Un telegrama similar fue enviado por el Sr. Maytorena al Secretario de Estado el 7 de diciembre, en el cual se cambió la inscripción de «Distrito Sur del Territorio de la Baja California» a «Distrito Sur de la Baja California.»

El 7 de diciembre, el Secretario de Estado, Francisco R. Velásquez, le respondió a la Imprenta del Gobierno en Hermosillo:

Su mensaje de hoy se refiere al último acuerdo para imprimir cuarenta y cinco mil pesos en sellos. Su impresión tomara veinte días. Por disposición del Gobernador, por favor imprima en su imprenta las siguientes cantidades de sellos de correos destinadas al Distrito de Sur de Baja California con la inscripción aprobada por este Gobierno.

500,000 sellos de un centavo cada uno ..	\$5,000.00
500,000 sellos de dos centavos cada uno	\$10,000.00
500,000 sellos de cinco centavos cada uno	\$25,000.00
50,000 sellos de diez centavos cada uno.	\$5,000.00
	\$45,000.00

Nótese que la cantidad a imprimir se aumentó de 15.000 pesos a 45.000 pesos.

En ninguna parte se mencionan ensayos, pruebas o impresiones de verificación de los Medallones del Carruaje de Baja California. Se puede especular que los ejemplares sin medallones son pruebas de impresión y no errores, pero no hay evidencia para sustanciarlo.

La impresión de estos sellos se llevó a cabo el 19 de diciembre, el sello de un centavo; el 29 de diciembre, el sello de dos centavos; y el 31 de diciembre para los sellos de cinco y de diez centavos. El 19 de enero de 1915, el Tesorero Interino, Jesús Ramos, acusó el recibo de los sellos

en varios envíos. El Tesorero General, Luis Cano, posteriormente acusó el recibo de todos los sellos el 15 de febrero de 1915.

Los sellos fueron entregados a las oficinas de Correos a fines de febrero o principios de marzo. Estos sellos tuvieron una amplia aceptación y se agotaron a mediados de agosto.

El proceso de impresión

Los sellos fueron tipografiados en la misma imprenta en Hermosillo donde se imprimieron los Medallones del Carruaje de Sonora. Los sellos de los Medallones del Carruaje de Baja California fueron impresos en hojas de 40. Fueron producidos sin dentar y sin goma. Las hojas miden aproximadamente 5½ x 12¼ pulgadas. Primero se imprimían dos filas horizontales de 10 sellos, entonces se le daba vuelta a la hoja y se imprimían otras dos filas de 10 sellos. Esto produjo un espacio entre las impresiones, creando parejas *tete-beche* en las filas del medio (Figura 20).

Follansbee describe el proceso de impresión como sigue (op. cit. p. 35):

«Las hojas fueron producidas de la misma manera y secuencia que los sellos de la emisión los Medallones del Carruaje de Sonora. El fondo fue impreso primero en dos operaciones por hoja. Después siguió la tipografía en cuatro pasos por hoja. Finalmente, el Medallón del Carruaje fue aplicado en cuatro pasos. Hay solamente una plancha de los elementos del fondo la cual es idéntica a la de la Plancha IV de la emisión del Medallón del Carruaje de Sonora.»

Los cuatro valores fueron impresos siguiendo una secuencia similar (Figuras 21 y 21a).

A pesar de que cada hoja tenía que pasar por la prensa 10 veces, es notable que existan tan pocas variedades o errores. Los sellos de uno, cinco y diez centavos pueden encontrarse sin el Medallón del Carruaje. No se sabe cómo



Figura 20. Diagrama de la impresión para todos los valores.



Figuras 21 Los cuatro Medallones del carruaje con espacio entre las filas.



Figura 22. Sello de un centavo sin medallón, tipo normal y posición 5 con la «A» en «LA» grande.



Figura 23. Sello de diez centavos sin medallón, tipo normal y posición 5 con la «A» en «LA» grande.



Figura 24. Sello de cinco centavos sin medallón, pareja con espacio, posición 5 con la «A» en «LA» grande.

ocurrió este error, pero debió de haber sido durante la fase ser sencillamente impresiones de «rebote.» Se conoce una duplicación del fondo bastante clara en un sello de cinco centavos sin el Medallón del Carruaje. final del proceso de impresión. O, como se ha mencionado previamente, ¿pudieron ser impresiones de prueba? No se sabe si esto ocurrió en toda la hoja o si sólo ciertas filas fueron afectadas. El múltiplo de mayor tamaño es un bloque de cuatro del sello de cinco centavos.

La letra «A» en «LA,» de mayor tamaño, es una variedad constante en el quinto sello de cada fila y se encuentra entodos los valores, tanto en los que no tienen el Medallón



Figura 25. Carta a Chicago, sello inferior de diez centavos con la «A» en «LA» grande.

como en los sellos emitidos (Figuras 22 y 23). Una pareja tete-beche de la posición 5, con la variedad de la «A» en «LA» más grande, sugiere que al menos las filas 2 y 3 no recibieron la impresión del Medallón (Figura 24).



Figura 26. Variedad en el marco, posición 20 con el doblez en la línea inferior.

Estadísticamente, la variedad con la «A» grande aparece en el 10% de los sellos, pero es sumamente difícil encontrarla en sobres, y sólo se conocen tres de ellos. En

esta carta con dos sellos de diez centavos, el sello inferior tiene la variedad con la «A» grande. La carta fue enviada a la casa del famoso catálogo comercial Montgomery Ward en Chicago (Figura 25).

Las líneas negras del marco tienen variedades menores, y se puede planchar los sellos de esta emisión basándose en los marcos. La variedad más prominente está en la posición 20, probablemente en un estado tardío, el cual muestra un doblez en la línea inferior a la derecha (Figura 26).

También se encuentran Medallones del Carruaje con doble estampación y con duplicación del fondo en los sellos de cinco centavos, pero algunos son muy difíciles de detectar y pueden ser sencillamente impresiones de «rebote.» Se conoce una duplicación del fondo bastante clara en un sello de cinco centavos sin el Medallón del Carruaje.

Los Medallones del Carruaje de Baja California tienen diferentes colores que los Medallones del Carruaje de Sonora con los mismos valores. Todos los sellos de los Medallones del Carruaje de Baja California se pueden encontrar en tonos diferentes, que van desde pálido hasta muy profundo.

Uso de los Medallones del Carruaje

Como mencionamos anteriormente, los Medallones del Carruaje muy probablemente fueron distribuidos en las oficinas postales a fines de febrero o en la primera semana de marzo de 1915, y los usos más tardíos conocidos datan de mediados de agosto de 1915.

El tipo de uso más común es después del 25 de febrero, tras el aumento de la tarifa a diez centavos. Usualmente esta tarifa se pagaba con un sello de



Figuras 28/28a. Cuatro sellos de diez centavos en carta certificada a Alemania' (Col. Hart)



Figura 27. Cuatro sellos de cinco centavos en una carta a Alemania.

diez centavos o dos sellos de cinco centavos. Se pueden encontrar cartas con la antigua tarifa incorrecta de cinco centavos, pero son escasas. Los franqueos más altos, tanto para los sellos de cinco como los de diez centavos, son un bloque de cuatro, o dos pares, o cuatro sellos sencillos (Figura 27) y (Figuras 28 y 28a).

Las cartas franqueadas con sellos de un centavo son raras. Sólo se conoce un uso comercial. Esta carta espectacular paga la tarifa de diez centavos de Santa Rosalía, el 15 de agosto de 1915, a Nogales, con dos tiras de cinco sellos de un centavo (Figura 29). Esta es una de las últimas fechas conocidas de los Medallones del Carruaje. Para entonces, en agosto, los sellos de mayores denominaciones se habían agotado y fue necesario utilizar los de valores más bajos.



Figura 29. Única carta conocida con múltiples sellos de un centavo, 15 de agosto de 1915, Santa Rosalía a Nogales.



Figura 30. Única carta conocida con tira de dos centavos, Santa Rosalía a Hermosillo, julio de 1915.



Figura 31. Bloque irregular de cinco sellos de dos centavos en sobre de luto desde San José del Cabo. Tasado tres centavos en los Estados Unidos.

Posiblemente existen cuatro o cinco cartas con sellos de dos centavos. Una cubierta espectacular paga la tarifa de diez centavos de Santa Rosalía a Hermosillo con una tira de cinco sellos de dos centavos, en julio de 1915 (Figura 30). Esta es la única tira de sellos de dos centavos conocida en cubierta.

Un bloque irregular del sello de dos centavos paga la tarifa correcta a los Estados Unidos desde San José del Cabo, el 22 de abril de 1915. Este sobre de luto misteriosamente fue tasado 3 centavos por el correo de los Estados Unidos. Esto probablemente representa un error de cálculo por el correo americano (Figura 31). Otro sobre de luto desde Santa Rosalía a Cananea (Sonora), está franqueado con un solo sello de dos centavos pagando la tarifa para cartas sin sellar (Figura 32). Otro sobre con sellos de dos centavos aparece en la sección «Combinaciones en Cubiertas,» más adelante.

Muchas cartas con sellos de los Medallones del Carruaje de Baja California están en mal estado debido al paso del tiempo, la humedad y las manchas del pegamento usado para adherir a los sellos. Las cubiertas limpias son difíciles de conseguir y su precio es mucho más alto.

Medallones del Carruaje de Baja California con separaciones particulares por ruletas

Hay muy pocos sellos de Medallones del Carruaje con separaciones. Cuando las tienen, frecuentemente se describen como «perforaciones privadas,» aunque la terminología filatélica las define como ruletas. De todas formas, estas separaciones se encuentran en sólo dos o tres de los lados y parecen haber sido hechas en una máquina de coser. Por ende, son virtualmente imposibles de medir. Ya que no existen registros oficiales de que hayan sido hechas por el servicio postal, se puede asumir que fueron creadas privadamente.

Los sellos de cinco centavos con dentado se conocen en cuatro sobres y dos fragmentos. Todos son de Santa Rosalía, excepto una pieza de San José del Cabo. Es interesante que uno de los sobres de cinco centavos muestra un uso



Figura 32. Sello de dos centavos pagando la tarifa de sobre de luto.



Figura 33. Sello de cinco centavos con dentado rulas, 7 de marzo de 1915, uso temprano.



Figura 34. Única combinación conocida con sellos de cinco centavos imperforados y con dentado rulas (Col. Hart).

muy temprano de los Medallones del Carruaje, el 7 de marzo de 1915, de Santa Rosalía a Hermosillo (Figura 33). Un sobre muy poco usual fue franqueado con un sello sin perforaciones y otro con dentado. Este es el único caso descrito (Figura 34).

Se conocen dos cartas y una tarjeta postal con el sello de diez centavos con dentado. Tanto la tarjeta postal (Figura 35) como una de las cartas (Figura 36) fueron enviadas a Alemania. Existe

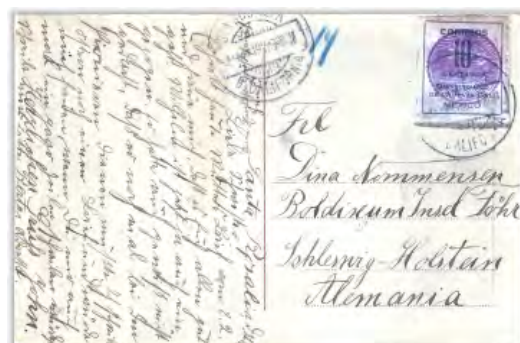


Figura 35. Sello de diez centavos con dentado rulas en tarjeta postal a Alemania.

un sello en fragmento con un matasello ilegible.

La otra carta con un sello de diez centavos tiene una separación extraña. Parece una ruleta, pero pudo haber sido hecha por una tijera especial de costurera (Figuras 37 y 37a).

Se conoce un solo ejemplar de un sello de dos centavos con dentado junto con un sello de tres centavos del Centenario en un fragmento de Santa Rosalía.

Combinaciones en cubiertas

Los sellos de los Medallones del Carruaje estuvieron en uso simultáneamente con los de las sobrecargas provisionales locales. Sin embargo, sólo dos de estas excepcionales combinaciones en cubiertas se han descrito. La más temprana tiene un sello de Medallones del Carruaje de cinco centavos y otro sello provisional local de cinco centavos, enviado de La Paz a Hermosillo el 29 de marzo de 1915. La carta no fue reclamada y fue anunciada, por lo que tiene las marcas auxiliares «Rezagos» y «Lista» (Figura 38).

La segunda cubierta fue enviada el 22 de abril de 1915 de San José del Cabo a San Diego, encaminada hasta San Francisco. El correo de San Diego le puso un matasellos dúplex con el anuncio de la Exposición Pan-Americana. La tarifa de diez centavos a los Estados Unidos fue compuesta por dos sellos de Medallones del Carruaje más dos sellos provisionales locales de tres centavos (Figura 39).

Sellos de Sonora usados en Baja California y de Baja California usados en Sonora

Los Medallones del Carruaje de Baja California se usaron simultáneamente con los Medallones del Carruaje de Sonora. Una carta de peso doble de Guaymas (Sonora) a Hermosillo (Sonora), puesta en el correo el 20 de agosto de 1915, muestra el franqueo mixto con sellos de cinco y diez centavos de los Medallones del Carruaje de Sonora y uno de cinco centavos de los Medallones del Carruaje



Figura 36. Sello de diez centavos con dentado privado en carta a Alemania (Col. Grace).



Figura 37. Sello de diez centavos ruleteado en carta.

Baja California (Figuras 40 y 40a). Este es el único franqueo mixto conocido de estas emisiones. Se conoce otro Medallón del Carruaje de Baja California usado en Sonora. En este caso los dos sellos de cinco centavos de Baja California fueron matasellados por un dúplex del Ferrocarril del Pacífico Sur en julio de 1915 (Figura 41).

Hay una correspondencia de tres cartas de un capitán de un buque alemán internado durante la guerra a un banco en Nogales. La primera tiene un bloque de cuatro sellos de cinco centavos de Sonora matasellado el 16 de agosto de 1915, enviado desde Santa Rosalía (Figura 42). La segunda cubierta tiene una pareja de cinco centavos del sello del Centenario sin sobrecarga, del 17 de agosto. La tercera carta tiene un sello de diez centavos del Medallón del Carruaje de Baja California, pero su fecha no es legible (Figura 43). El uso de tres emisiones diferentes fue probablemente debido a que los Medallones del Carruaje de Baja California ya se habían agotado a mediados de agosto y la oficina de Correos tuvo que utilizar los remanentes que tenían a mano.



Figura 38. Combinación de sobrecarga provisional local y sello de cinco centavos Medallones del Carruaje, de La Paz a Hermosillo, 29 de marzo de 1915.

Destinos al extranjero

Los Medallones del Carruaje de Baja California usados en la correspondencia al extranjero se ven con mayor frecuencia en cartas a los Estados Unidos, como en esta cubierta dirigida a un periódico en Chicago (Figura 44). Otros destinos son muy difíciles de encontrar. Se conoce una sola carta a Irlanda (Figura 45). Esta pieza fue enviada de Santa Rosalía el 19 de marzo de 1915, reencaminada a Irlanda, pero devuelta a Portland (Oregón). Se ha descrito una carta a Chile, pero su paradero actual es desconocido.

Hay otras cartas enviadas a Alemania y a Dinamarca por marinos alemanes internados en Santa Rosalía.

¿Cómo sucedió esto? Desde 1868, al menos, se encontraron depósitos de cobre en Baja California. En 1885 se formó una compañía en París, la Compañía Minera del Boleo, que adquirió los derechos de explotación existentes en Baja California. La Compañía del Boleo se convirtió en uno de los principales productores de cobre del mundo. El proceso de fundición requiere una enorme cantidad de energía. Se requieren dos mil toneladas de carbón o coque para fundir



Figura 39. Combinación de sobrecarga provisional local y sello de dos centavos Medallones del Carruaje, de San José del Cabo a San Diego/San Francisco, 22 de abril de 1915. (Col. Hart).

mil toneladas de mineral de cobre. Había grandes depósitos de carbón en el norte de Alemania y la Compañía del Boleo firmó un contrato con varias compañías navieras alemanas para el transporte de carbón y coque a Baja California (referencia 3).

Todo iba bien hasta que estalló la Primera Guerra Mundial. Los barcos de bandera alemana podían ser interceptados en alta mar y capturados por las naciones aliadas. Si los buques se mantenían dentro del límite territorial, a tres millas de la costa de una nación neutral, en este caso México, no podían ser detenidos. Once barcos alemanes se refugiaron en el puerto de Santa Rosalía y uno en Guaymas. Estos buques y sus tripulaciones permanecieron varados allí hasta el fin de la guerra.

Una de sus cartas (véase la Figura 27) fue puesta en el correo de Santa Rosalía el 16 de julio de 1915, dirigida a su familia en Berlín por un marino del S.S. *Walkure*, y luego encaminada. La Figura 46 muestra una carta enviada el 18 de mayo de 1915 por August Kohnke, capitán del *Reinbek*, a Copenhague. Esta es la única carta de este tipo que fue censurada, en este caso por los británicos. Los Estados Unidos aún no habían entrado a la guerra, por lo que las cartas en tránsito por los Estados Unidos no fueron censuradas. Esta carta fue recibida en Copenhague el 10 de junio. Sólo se conocen dos cartas certificadas con Medallones del Carruaje a Alemania. Una es de Santa Rosalía, enviada el 10 de abril de 1915 a Frankfurt, pagando la tarifa previa al 25 de febrero (véanse Figuras 28 y 28a).

En total se conocen doce cartas (diez con sellos de diez centavos y dos con sellos de cinco centavos) y dos tarjetas postales enviadas por marinos alemanes con Medallones del Carruaje. Es razonable asumir que haya otras, dada la duración del internamiento y el número de marineros involucrados. Hay otras cartas enviadas por estos alemanes, pero con otro tipo de franqueos.

Matasellos mudos

El origen de los matasellos mudos sigue siendo un misterio. Existen dos tipos de matasellos mudos. El primero es un corcho con doce segmentos. Se conocen cuatro cartas con este matasello, una circulada en enero de 1915 y dos en febrero de 1915. La carta de enero fue enviada desde la oficina de la Compañía del Boleo en Santa Rosalía a Mazatlán, con tránsito por Guaymas, en enero de 1915 (Figura 47). El franqueo mixto con sellos del Centenario y de Sonora sugiere que la emisión del Centenario no fue reconocida en Sonora, por lo que fue necesario añadirle un sello de Sonora para que se le diera curso de Guaymas a Mazatlán. La segunda carta (Figura 48) se originó en La Paz el 6 de febrero, fecha documentada por la marca del comerciante en su reverso. La marca de tránsito de Guaymas en el reverso



Figuras 40/40a. Combinación de Medallones del Carruaje de Sonora y de Baja California, usado en Sonora (con detalle).



Figura 41. Sello de cinco centavos Medallones del Carruaje de Baja California usado en Sonora con matasello dúplex del Ferrocarril del Pacífico Sur (Col. Hart).



Figura 42. Bloque de cinco centavos de Sonora, usado en Santa Rosalía, dirigido a un banco en Nogales (Col. Hart).



Figura 43. Sello de diez centavos Medallones del Carruaje de Baja California, usado en Santa Rosalía, dirigido a un banco en Nogales (Col. Hart).



Figura 44. Tarifa de diez centavos a un periódico en Chicago.



Figura 45. Única carta conocida a Irlanda.



Figura 46. Carta enviada por un marinero alemán en Santa Rosalía a Copenhague, única conocida con censura.



Figura 47. Matasellos mudo de Santa Rosalía, enero de 1915, franqueo mixto (Col. Cordier).



Figura 48. Matasellos mudo de Santa Rosalía a San Francisco (Col. Hart).

tiene fecha del 17 de febrero. La demora de once días en tránsito pudo haberse debido a que la misma fue llevada



Figura 49. Matasellos mudo de Santa Rosalía a Nogales, único conocido de la emisión del Centenario (Col. Hart).



Figura 50. Matasellos mudo de origen desconocido.



Figuras 51. Carta certificada de Santa Rosalía a Hermosillo.

hasta Santa Rosalía y de allí a San Francisco. Se franqueó con un sello provisional local de cinco centavos. La tercera carta también fue enviada desde Santa Rosalía a Nogales, en tránsito por Guaymas, el 11 de febrero. Su porteo consiste exclusivamente en sellos de la emisión del Centenario (Figura 49).

Hay una cuarta carta sin fecha con este matasello mudo ilustrada en una hoja suelta de una subasta desconocida. Tiene una pareja de diez centavos y va a Hermosillo por vía de Guaymas.

Se puede especular que el matasello mudo se usó en el correo marítimo, aunque hay otras cartas de correo marítimo con el fechador circular usual, o en cartas que no fueron mataselladas en su origen, como la de la Figura 15. El misterio continúa.

El segundo tipo de matasello mudo es un corcho segmentado en cuartos. Aparece en un bloque de sellos de diez centavos y se desconoce su origen. La tarifa de cuarenta centavos sugiere que se trata de una carta enviada al extranjero, tal vez por un marinero alemán (Figura 50).

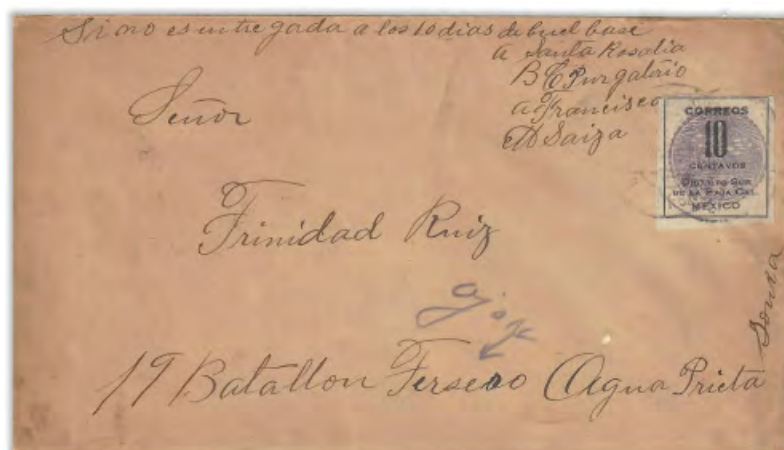


Figura 52. Carta a un soldado en el Ejército Constitucional.

Medallones del Carruaje en la correspondencia certificada

Existen muy pocas cartas de Baja California enviadas por correo certificado. Se conocen tres cartas certificadas enviadas a Alemania. Tan solo hay una carta local con Medallones del Carruaje circulada por correo certificado. Esta última se trata de un sobre de luto (uno de los cinco sobres de luto conocidos de Baja California) enviado de Santa Rosalía a Hermosillo, donde fue recibida el 14 de junio de 1915. Un sello se le despegó debido a la goma de pobre calidad (Figura 51).

Correspondencia de militares

Los militares no disfrutaban de tarifas reducidas, ni para la correspondencia que recibían, ni en la que enviaban en campaña. Se conocen varias cartas con la



Figura 53. Única carta conocida con todos los valores de los Medallones del Carruaje (Col. Hart).



Figura 54. Carta certificada de Ensenada (Baja California Norte).



Figura 55. Carta certificada de Tijuana (Baja California Norte).

anotación «Si no es entregada en 10 días por favor devuélvase...» (Figura 52).

Correo filatélico

Durante estos tiempos turbulentos no se puso mucho esfuerzo en crear correo filatélico, ni con los sellos con las sobrecargas provisionales locales, ni con los sellos con los Medallones del Carruaje de Baja California. Por otro lado, existen muchas cartas filatélicas con los sellos de Sonora. Una excepción, la única carta considerada filatélica, fue enviada de Santa Rosalía por Julius Müller, un marinero del *Harvesthude*, a su familia en Baviera con la serie completa de los Medallones del Carruaje de Baja California (Figura 53). El sello de diez centavos de la izquierda tiene la variedad con «A» de «LA» grande.

¿Y qué pasó con la Unión Postal Universal?

La política de la U.P.U. era de no entrometerse en las revoluciones y las guerras civiles. Los sellos reconocidos por una nación miembro continuaron siendo aceptados independientemente de cuál autoridad postal los usara. Las nuevas emisiones, como la emisión de Denver, fueron reconocidas mientras tanto el país de tránsito o destino las aceptara.

La mayoría de las emisiones de Sonora, incluyendo los Medallones del Carruaje de Sonora y los Medallones del Carruaje de Baja California, fueron usadas internamente o en la correspondencia dirigida a los Estados Unidos. Por esto, la posición de la U.P.U. fue dejar que los Estados Unidos decidieran si querían aceptar estos sellos. Si, por ejemplo, cartas con los Medallones del Carruaje fueron enviadas más allá de los Estados Unidos, a países como Alemania, la posición de la U.P.U. era que si los Estados Unidos aceptaban su porteo, la U.P.U. también lo aceptaba.

¿Qué pasó con Baja California Norte?

Baja California Norte no jugó un papel importante en la Revolución. Los seguidores de Villa promovieron alzamientos de campesinos en contra de los americanos dueños de vastas fincas en el área, pero hubo muy pocas actividades relacionadas con la Revolución, excepto que brevemente la capital fue trasladada de Ensenada a Mexicali. Posteriormente, Mexicali se convirtió en la capital permanente de Baja California Norte.

No se produjeron sellos provisionales en



Figura 56. Uso incorrecto de Medallones de Carruaje de Sonora en Baja California Norte.



Figura 57. Sobrecarga azul Tipo I en una tarjeta-carta de 1916 a Alemania (Col. Hart).

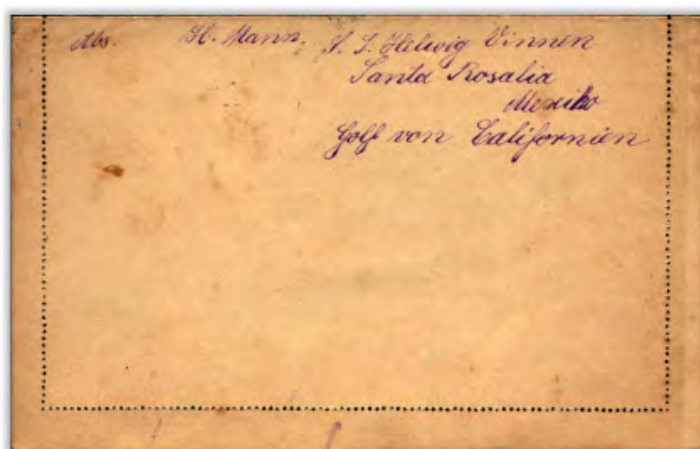


Figura 58. Lado de la dirección de la tarjeta-carta de 1916 (Col. Hart).

Baja California Norte, ni se permitió el uso de las sobrecargas provisionales locales o de los Medallones del Carruaje de Baja California del Sur en Baja California Norte. La mayoría de las cartas que hemos visto con los sellos sobrecargados con el «signo de dólar» se usaron en las dos principales ciudades del norte, Ensenada y Tijuana (Figuras 54 y 55). Curiosamente, las marcas de certificación se pueden encontrar tanto en inglés como en español.

Sin embargo, algunos sobres, probablemente menos de cinco, con los Medallones del Carruaje de Sonora se conocen usados en Baja California Norte. Los Medallones del Carruaje de Sonora fueron llevados hasta allí y usados incorrectamente, muy posible por turistas (Figura 56).

Una nota final

Las numerosas emisiones creadas durante la revolución y la guerra civil llevaron al gobierno mexicano a emitir la serie de «Hombres Famosos» en septiembre y octubre de 1915. Las emisiones previas fueron desmonetizadas y vendidas como remanentes (Linn's, op. cit. p. 52). Durante WESTPEX 2019 apareció una tarjeta-carta dirigida a Alemania. Las tarjetas-carta intactas son difíciles de conseguir, pero además ésta tiene una sobrecarga provisional local tipo I en azul. La sobrecarga fue puesta a la izquierda de la indicia, de forma similar a la de los otros dos enteros postales conocidos (Figura 57). Se puede asumir que esta tarjeta fue un remanente usado posteriormente. Dos sellos de diez centavos de los «Hombres Famosos» pagaron la tarifa de veinte centavos a Alemania el 8 de enero de 1916. Los dos centavos impresos en la tarjeta carta o fueron ignorados, o la tarjeta ya había sido desmonetizada.

Esta tarjeta fue enviada por uno de los marineros alemanes del barco *Helwig Vinnen* internados en Santa Rosalía, Heinrich Mann, a su familia en Berlín (Figura 58).



AGRADECIMIENTOS

Este artículo no hubiera sido posible sin la ayuda de Jean-Louis Cordier (Suiza) y Mike Hart (California), quienes generosamente compartieron las cubiertas de sus colecciones. Otros coleccionistas también me ayudaron, compartiendo sus cartas y publicaciones, y estimulándome a completar este artículo. Éstos fueron Joe Arce, Tony Benz, Nick Follansbee, Randell Grace, Juan Cabuto y, finalmente, Yamil Kouri Jr., que me ayudó en la traducción.

NOTAS FINALES

1. Para un listado completo de las tarifas postales, consultar a Follansbee Op.Cit. pp. 197-201.
2. He decidido listar los dos tipos de sobrecargas cronológicamente. Esta es la forma en que Hamilton los listó en 1927. Sin embargo, esto es lo opuesto a como Follansbee los lista.
3. Para más información sobre las Directivas Postales, consultar a Cabuto, op.cit.
4. Para mayor información acerca de la internación de los buques alemanes, ver a. Hart, op.cit.

BIBLIOGRAFÍA

- Bulkley, Grant, «MEXICO: Baja California Coach Seal Issue of 1915», *American Philatelist*, April 1965, vol.78/No.7, pp. 519-520.
- Cabuto, Juan Jose, «The Revolutionary Stamps of the Southern District of Baja California», *MEXICANA*, April 1986, pp.68-76.
- Follansbee, Nicholas, «The Stamps of the Mexican Revolution 1913- 1916», *Collectors Club of Chicago*, 1996.
- Hamilton, Lt.-Col. C. S., «Mexico: A Check List of the Handstamped Provisionals of 1914-15», *The Southern Philatelist*, 1927, pp. 85-87.
- Hart, Michael, «Cover of the Quarter (no.2)» *MEXICANA*, January 1984, pp. 43-44.
- Linn, George Ward, «The War Stamps of Mexico», *George Linn Co.*, Columbus, Ohio, 1917.
- Ruiz y Torres, Eduardo Jose, «Historia del Correo en el Distrito Sur de la Baja California 1828-1914», *Instituto Sud California del Culturo*, January 2013.



BAJA CALIFORNIA DEL SUR: 1915 LOCAL PROVISIONAL OVERPRINTS AND COACH SEAL ISSUE Dr. James Mazepa, RDP.

The author begins by giving a short historical introduction of Baja California beginning with the Spanish presence in «Las Californias» up to the Mexican Revolution of 1910-1920. The author then details the role Baja California played during the Mexican Revolution of 1910 both politically and postally. This was a decade of bloody internal conflict matched only by the Civil War in the United States. Several political factions competed for control of the government and individuals frequently changed sides. The post was severely disrupted with one side often not recognizing the postage of the other. The post offices throughout the country had an abundance of the «Centenario» issue and the postmasters authorized the local overprinting of this series in 30 cities and one territory. These local provisional overprints are the rarest stamps of the Mexican Revolution. Other than the city of Guaymas, Baja California was the last city/territory to overprint the Centenario stamps in January 1915. In addition to overprinting stamps, Baja California also issued a set of four stamps which are called the Coach Seal Issue, to be used though out its territory. The manufacture and production of both the overprints and Coach Seal stamps is detailed by the author. The local provisionally overprinted stamps and the four manufactured stamps were in use for barely the entire year of 1915 before supplies were exhausted. What the author gives us is the most complete census to date of the Baja California cities that used the local provisional overprints and the Coach Seal Issue. All the known classes of postal use are detailed as well as combination covers, military mail, maritime mail and mourning covers. Because of World War One, thirteen German merchant ships were interned in Santa Rosalia. Included is a discussion of the role they played during their confinement.