

## A CONQUISTA DA SOMALILÂNDIA BRITÂNICA

Por Júlio César Guedes Antunes

[www.saladeguerra.com.br](http://www.saladeguerra.com.br)



A narrativa de como os italianos expulsaram os ingleses de uma colônia do Império Britânico na África, num dos episódios mais desconhecidos da Segunda Guerra Mundial.

Em seguida à invasão alemã da França em maio de 1940, a Royal Navy, antecipando a entrada da Itália na guerra, despachou o cruzador antiaéreo "Carlisle", três corvetas e uma divisão de destróieres do Egito para o Mar Vermelho, protegendo aquela passagem para os navios Aliados até que um sistema de comboios pudesse ser organizado. Em 10 de junho Mussolini declarou guerra, abrindo um novo teatro de operações na AOI (África Oriental Italiana) – composta da Eritreia, Abissínia, e Somalilândia Italiana – e as águas adjacentes do Mar Vermelho, Golfo de Aden e Oceano Índico. Neste império colonial os italianos tinham aproximadamente 280 mil tropas com mais 50 mil de reserva. Apesar desse impressionante poderio humano, as forças italianas eram compostas majoritariamente de tropas nativas com equipamento, treinamento e moral defasados. Da mesma forma, a quantidade de velhos aviões da Regia Aeronautica na AOI (aproximadamente 350 aparelhos), era mais impressionante que sua real qualidade, e os navios de guerra italianos baseados no Mar Vermelho (incluindo oito submarinos, sete destróieres, duas escoltas e cinco lanchas torpedeiras), embora fortes em números, sofriam de escassez de combustível e falhas mecânicas. Ainda assim, no papel essa força conjunta representava uma séria ameaça aos pífios recursos Aliados no Sudão, Somalilândia Francesa, Somalilândia Britânica, Quênia, e a vital rota de supri-

mentos para o Egito, o Canal de Suez, sem falar do Mediterrâneo.



AOI, junho de 1940.

Os generais italianos, no entanto, superestimavam a força de seus inimigos franceses e ingleses. Da perspectiva de Adis Abeba, capital da

AOI, as forças italianas estavam cercadas e isoladas de reforços e suprimentos. Particularmente, parecia que os portos de Djibouti na Somalilândia Francesa e Berbera, na vizinha Somalilândia Britânica, ofereciam excelentes pontos de apoio para expedições Aliadas contra Adis Abeba pela rota mais rápida e direta. Portanto os italianos alocaram proporções significativas de suas melhores unidades e escassos suprimentos para desencadear ofensivas contra esses portos, limpar as entraves costeiras e, como bônus, tomar as praias ao longo das rotas mercantes Aliadas.

### Preliminares

Em setembro de 1939, as forças na Somalilândia Britânica eram compostas de uma companhia de infantaria de Nyasaland, o Somaliland Camel Corps (parcialmente mecanizado), com cerca de 500 tropas nativas (mais tarde reforçados por 17 oficiais e 20 oficiais não-comissionados provenientes da Rodésia do Sul) sob o comando do Coronel A. R. Charter. Havia também uma pequena força policial. O 1º Batalhão do Regimento da Rodésia do Norte partiu de Mombasa em 11 de maio de 1940 a bordo do navio "Karanja" e chegou à Berbera em 15 de maio, fazendo com que as defesas, quando da declaração de guerra de 10 de junho, somassem 1.500 homens. Estes eram apoiados pelas seguintes aeronaves, baseadas do outro lado do Golfo de Aden, sob o comando do Vice Marechal-do-Ar George Ranald McFarlane Reid:

- 8 Squadron: (Squadron Leader D. S. Radford) bombardeiros Bristol Blenheim I e Vickers Vincent;
- 94 Squadron: (Squadron Leader W. T. F. Wightman) caças Gloster Gladiator;
- 203 Squadron: (Wing Commander J. R. S. Stratfield) caças de longo alcance Bristol Blenheim IV.

O 39 Squadron com Blenheim I chegou da Índia pouco depois.

No começo de 1939 a França quadruplicara sua guarnição na Somalilândia Francesa. Em junho de 1940, sob o General Le Gentilhomme, havia 7 mil homens em sete batalhões de infantaria senegalesa e somali, três baterias de canhões de campanha, quatro baterias antiaéreas, uma companhia de tanques leves, quatro companhias de milícia, dois pelotões de camelos e uma variedade de aeronaves:

- Quatro Potez 631 (reconhecimento e bombardeio);
- Onze Potez TOE (biplanos de cooperação com o exército);
- Três Morane-Saulnier MS.406 (caças);
- Dois Potez 29 (transporte e ligação).

No dia em que a AOI se tornou um teatro de guerra, as operações aéreas começaram. O governador (Vice-Rei) da AOI, Duque Amedeo de Aosta, mesmo sendo contra a guerra, decidiu que usaria seus limitados suprimentos da melhor maneira possível, atacando o inimigo. O primeiro raid italiano contra Aden foi feito por três bombardeiros, um dos quais abortou após a decolagem e outro caiu no retorno. Outro ataque foi lançado contra Aden em 12 de junho e os ingleses reagiram com um ataque ao porto de Assab no mesmo dia. Berbera foi atacada pela primeira vez em 14 de junho e ataques esporádicos continuaram a atingir o porto durante junho e julho. No dia seguinte, os primeiros Blenheims I do 11 Squadron começaram a reforçar Aden vindos de Singapura via Índia. Ao mesmo tempo, forças terrestres italianas começaram a se concentrar para invadir a Somalilândia Francesa.



Duque Amedeo de Aosta

De acordo com os planos de guerra Aliados, as fracas forças inglesas no Sudão, Quênia e Somalilândia Britânica permaneceriam na defensiva enquanto as relativamente fortes forças francesas em Djibouti lançariam um ataque pela linha férrea contra Adis Abeba, justo como temido pelos italianos. Sendo assim, um batalhão francês seria posicionado na Somalilândia Britânica para proteger o Passo de Jirreh, que oferecia uma porta de acesso a Berbera e Djibouti.

Em 18 de junho os italianos atacaram antes que a ofensiva francesa pudesse começar, mas em dois dias a luta chegou a um impasse e os atacantes recuaram. Em 21 e 22 de junho os italianos lançaram um relativamente grande ataque aéreo contra Djibouti, matando 23 pessoas e perdendo três bombardeiros.

Em Sedan, 22 de junho, um armistício foi assinado entre franceses e alemães. Dois dias depois um documento similar foi assinado também com os italianos. Entre os termos do cessar-fogo estava o uso da ferrovia de Adis Abeba para a Soma-

lilândia Francesa e o acesso livre ao porto de Djibouti.

Uma trégua frágil reinou na fronteira da Somalilândia Francesa do fim de junho até o meio de julho. O General Le Gentilhomme, que apoiava o nascente movimento da França Livre de De Gaulle, recusou-se a permitir a entrada dos italianos na colônia, e seu batalhão continuou a proteger o Passo de Jirreh. Em 23 de julho, um comandante substituto, o General Germain, chegou de Vichy e Le Gentilhomme, incapaz de proteger Djibouti, escapou para a Somalilândia Britânica e foi se juntar à De Gaulle. Também escaparam para território inglês algumas centenas de refugiados abissínicos treinados e armados pelos franceses; após cruzarem a fronteira, eles foram desarmados e suas armas destruídas pelos ingleses. Cinco dias após a fuga de Le Gentilhomme, o batalhão francês evacuou o Passo de Jirreh e foi substituído por um pequeno destacamento do Somaliland Camel Corps.



Generale Guglielmo Nasi

A Somalilândia Francesa foi definitivamente neutralizada, graças aos eventos na Europa, mas a Regia Marina foi malsucedida em controlar o Mar Vermelho. Navios da Royal Navy – baseados em Aden e controlados pelo Almirante Ralph Leatham, Comandante em Chefe das Índias Orientais – conseguiu sobrepujar seus oponentes quase instantaneamente, em parte devido a informações de espionagem. Quatro dos oito submarinos italianos foram perdidos em junho, e embora um cargueiro e uma corveta tenham sido afundados, o tráfego marítimo Aliado passou incólume do Mar Vermelho para o Egito. Da mesma forma, somente um navio de suprimentos chegou à So-

malilândia Italiana durante a campanha – um cargueiro japonês com pneus (depois provados inadequados) e combustível (que não pôde ser desembarcado e posteriormente teve de ser queimado para evitar captura). O domínio inglês dos mares também permitiu um acréscimo de suas forças terrestres no “Chifre da África” e teve grande significado durante a campanha na Somalilândia Britânica.

Em 27 de julho o Comando Supremo Italiano marcou para 3 de agosto a data para a invasão da Somalilândia Britânica.

### Planos e Preparações

O 3º Batalhão do 15º Regimento Punjab (indiano) zarpu de Aden para Berbera em 1 de julho de 1940 e no mesmo dia o 2º Batalhão “Black Watch” começou a deixar o Egito para Aden. A 1ª Bateria Leve da África Oriental com quatro canhões de 3,7 polegadas, formada no Quênia no início da guerra, chegou à Berbera em 10 de julho. No começo de agosto o Brigadeiro Arthur Chater, comandante das defesas da colônia, também tinha à sua disposição o 2º Batalhão do King’s African Rifles e o 1º Batalhão do 2º Regimento Punjab.

Com quatro batalhões, o Camel Corps, e quatro canhões, a longa fronteira com a AOI se provava impossível de defender. O porto de Berbera era de extrema importância, mas não oferecia terreno para a defesa de um perímetro. A “linha de defesa” de Chater tomaria proveito do montanhoso terreno da Somalilândia: inacessível para transporte mecanizado, paralelo à costa e cerca de 80 quilômetros continente adentro. Colunas inimigas avançando na direção de Berbera teriam três opções:

- Cruzar o Passo de Jirreh ao norte, avançar por Zeila (na costa), e então virar para o sul por uma trilha até Berbera;
- Seguir a estrada principal de Hargeisa através do Passo em Tug Argan até Berbera;
- Avançar para Burao no sul e então sobre o Passo de Sheikh na trilha do sul até Berbera.

O 3º/15º Punjab foi inicialmente posto como reserva em Berbera. No norte, um destacamento do Camel Corps e um pequeno número de Punjabis guardavam o Passo de Jirreh e a rota para Zeila, no litoral. No sul, o 1º/2º Punjab guardava o Passo de Sheikh na trilha de Burao para Berbera. No centro, Chater dispôs a infantaria da Rodésia do Norte e o King’s African Rifles em Tug Argan, na principal estrada para Berbera, e uma companhia de Rodésios e o Camel Corps protegendo uma posição fortificada em Hargeisa. O restante do Camel Corps, a polícia, e várias unidades irregulares patrulhavam as passagens de fronteira.

Generale Guglielmo Nasi, Comandante do Setor Leste da AOI, embora dispondo de recursos consideravelmente maiores que seu inimigo, se preocupava com os batalhões de Chater e superestimava as forças britânicas. Ele também inflava os armamentos inimigos, estimando cerca de 24 peças de artilharia de campo, 8 canhões antitanque e quase 50 peças antiaéreas e armas automáticas. Após estudar o terreno e as disposições das forças inimigas, Nasi dividiu suas unidades em três colunas principais e uma reserva:

- No norte, a coluna da “esquerda”, comandada pelo Generale Bertoldi tinha o Passo de Jirreh e Zeila como seus objetivos. Esta coluna incluía oito batalhões de infantaria (dos quais dois eram CCNN “Camisas Negras” coloniais e um de metralhadoras da divisão “Granatieri di Savoia”) e quatro baterias de artilharia organizados na LXX e XVII Brigadas Coloniais;

- Também no norte, mas sob comando separado, estava a coluna “exploratória” do Generale Passerone com dois batalhões de infantaria e uma sessão de artilharia. Após a captura de Zeila, esta coluna deveria seguir a costa em direção à Berbera;

- No sul, a coluna da “direita” do Generale Bertello deveria marchar para Odweina, continuar até Burao, forçar o Passo de Sheikh e seguir até Berbera. Esta coluna incluía um batalhão, dois grupos irregulares “Dubat” e uma bateria de artilharia;

- Como o Brigadeiro Chater, Nasi dispôs o grosso de suas forças para tomar proveito da estrada principal para Hargeisa, Tug Argan e Berbera. Para tal, ele concentrou na coluna do “centro” comandada pelo Generale Carlo De Simone a reforçada Divisione “Harar” com as XIII Brigada Colonial (Generale Nam), XIV Brigada Colonial (Generale Tosti) e XV Brigada Colonial (Colonello Graziosi), totalizando 11 batalhões de infantaria, 14 baterias de artilharia, meia companhia de tanques médios M-11/39, um esquadrão de tanques leves L-3/35 e alguns carros blindados;

- Na reserva atrás da coluna central estava a II Brigada Colonial do Colonello Lorenzini com quatro batalhões de infantaria e duas baterias de artilharia.

As forças atacantes totalizavam 26 batalhões de infantaria e 21 baterias de artilharia, totalizando cerca de 30 mil tropas nativas e 4.800 italianos.

Para apoiar a ofensiva, a Regia Aeronautica concentrou seu poder em pistas perto de Diredawa para missões de apoio terrestre, interditando a estrada principal para Berbera e o porto da cidade, assim como destruindo os aeródromos avançados da RAF em Berbera e Laferug, atrás de Tug Argan.

Em 3 de agosto de 1940 os italianos cruzaram a

fronteira da Somalilândia Britânica.



Artilharia italiana.

### O Avanço Italiano

A ofensiva terrestre foi acompanhada de um aumento da atividade aérea. No dia da invasão, três Savoia-Marchetti SM.81s atacaram Berbera; um foi danificado por um Gladiator do 94 Squadron. No próximo dia dois dos quatro Gladiators em Berbera foram movidos para a pista avançada de Laferug, enquanto um par de SM.79s do 44º Gruppo foram para Diredawa.



Italianos avançando.

Em 5 de agosto os Blenheims do 8 Squadron fustigaram o movimento italiano na estrada a oeste de Hargeisa; um foi derrubado por um Fiat CR.32 da 410ª Squadriglia. Enquanto isso, no mesmo dia, os italianos transferiram dois SM.79s e três Ca.133s para Diredawa e atacaram Berbera, Aden, Burao e Zeila. Esta última cidade foi capturada sem resistência no mesmo dia pela coluna de Bertoldi, que de longe estabeleceu o passo mais acelerado das três colunas invasoras, e acabou selando a fronteira entre as Somalilândias Francesa e Britânica. Com a captura de Zeila, a indefesa trilha costeira estava aberta para os dois

batalhões da coluna exploratória de Passerone. No dia 6 a coluna de Bertello atingiu Odweina. Embora o Passo de Sheikh estivesse sendo defendido pelo solitário 1º/2º Punjab, somente um pequeno grupo de Dubats foi despachado para a trilha Burao-Berbera e contra a posição indiana. A maior parte da coluna de Bertello convergiu em direção ao centro do avanço italiano para ameaçar o flanco das defesas inglesas em Tug Argan. Ao mesmo tempo, a coluna central de De Simone encontrou um destacamento de Rodésios e companhias do Camel Corps protegendo Hargeisa. Os defensores foram capazes de destruir alguns veículos italianos antes de recuar para Tug Argan. Tendo avançado cerca de 80 km sem enfrentar oposição séria, De Simone parou em Hargeisa para reagrupar antes de tomar a dianteira contra a principal posição inimiga.

De Simone continuou a reagrupar-se no dia seguinte, enquanto em Zeila, Passerone recebeu ordens de começar seu avanço pela trilha costeira até Berbera. Devido ao controle britânico do litoral da Somalilândia, não havia possibilidade de embarcar os batalhões de Passerone e capturar o porto. As perspectivas italianas no ar eram melhores. Com Hargeisa segura nas mãos de De Simone, dois CR.32s e dois CR.42s foram movidos para o campo de pouso lá. Desse ponto, podiam fazer patrulhas constantes sobre o campo de batalha e dominar o espaço aéreo entre Hargeisa e Berbera.

No dia seguinte, 8 de agosto, dois CR.32s e um CR.42 atacaram Berbera, onde conseguiram surpreender os dois Gladiators no solo e destruir ambos antes que pudessem decolar. Quando a notícia chegou aos Gladiators avançados no campo de Laferug, ambos foram evacuados para Aden. A partir daí, todas as aeronaves britânicas tinham que voar a partir do outro lado do Golfo de Aden, acrescentando cerca de 600 km em cada viagem. A crescente distância do front tornou difícil para a RAF intervir contra os SM.81s, SM.79s e Ca.133s que continuamente atacavam Berbera e as defesas inglesas. Enquanto as aeronaves cruzavam o céu em suas missões, a coluna de De Simone, constantemente apressada por Nasi, completou o reagrupamento e lentamente começou o avanço sobre Tug Argan.

As forças terrestres italianas continuaram a fazer lento progresso no dia 9. No ar, três caças de Hargeisa atacaram Berbera mas um foi danificado pela antiaérea do HMAS Hobart. Mais aeronaves italianas foram transferidas para Diredawa e mais caças foram transferidos para o campo capturado de Hargeisa. Ambos os lados realizaram ataques aéreos nas cercanias de Tug Argan; um Blenheim foi danificado por um CR.42 e dois outros Blenheims foram destruídos após colidirem em pleno ar.

Em 10 de agosto o Major General A. R. Goodwin-Austen chegou à Berbera para assumir o comando das forças britânicas. Sua designação foi feita pelo General Sir Archibald Wavell, Comandante em Chefe do Oriente Médio. Wavell, que havia partido para Londres em 4 de agosto, ordenara que reforços fossem despachados imediatamente para a Somalilândia Britânica: um batalhão de infantaria, uma bateria de artilharia, e sapadores indianos; um regimento de artilharia de campo e dois canhões antitanque de 2 libras do Oriente Médio; e um regimento de cavalaria mecanizada da 4ª Divisão Indiana, também do Oriente Médio. Dado o tamanho dessas forças adicionais, a Somalilândia requereria um comandante de alta patente, e Goodwin-Austen, em rota para o Quênia, supriu a demanda. No final das contas, ele foi o único elemento desses reforços que realmente chegou à Somalilândia. Outros reforços designados por Wavell incluíam duas armas antiaéreas da 23ª Bateria da Brigada de Hong Kong e Singapura, Royal Artillery (para a defesa de Berbera) e o 2º Black Watch, todos de Aden. Estes conseguiram chegar. O 2º Black Watch começou a zarpar para Berbera em 6 de agosto, mas levou três dias para completar a viagem, e finalmente chegou à uma posição de reserva atrás de Tug Argan no mesmo dia em que Goodwin-Austen desembarcou em Berbera. Substituídos pelo Black Watch, o 3º/15º Punjab se moveu para a reserva. A chegada do General inglês também coincidiu com a chegada de De Simone a Tug Argan.



Soldados ingleses na Somalilândia.

No dia seguinte, 11 de agosto, os italianos finalmente começaram a testar as posições inglesas.

### A Batalha de Tug Argan

Geograficamente conhecida como a “Falha de Tug Argan”, logo após o “tug” (um curso d’água que quase sempre está seco e poeirento) que corre em frente à abertura entre a planície de

Assa e as numerosas colinas mais ao norte, este foi o local escolhido pelos ingleses para fazer a defesa. Lá, a estrada para o norte por Hargeisa vira para leste, cruzando o tug, e então corre por entre as cabanas e a pista de pouso de Laferug a uns 30 km adiante, seguindo depois por mais 50 km para o norte até Berbera por terreno plano e indefensável.

O flanco direito britânico era defendido por três companhias do 3<sup>o</sup>/15<sup>o</sup> Punjab espalhados por uma linha norte-sul de pontos fortes frente ao oeste, através de terreno difícil alguns quilômetros acima do ponto principal onde a estrada cruza o tug.



Metralhadora italiana em Tug Argan.

À esquerda (sul da posição britânica) existia uma falha entre os indianos e os Rodésios, que ocupavam a frente principal em Tug Argan. Junto com alguns metralhadores do Camel Corps, o batalhão fragilmente defendia uma linha de 8 km seguindo a curva de Tug Argan, de frente ao oeste e o sul. Os pontos fortes rodesianos eram localizados numa série de colinas: a Colina Negra no norte, depois na Colina da Maçaneta, Colina do Moinho, e a Colina da Observação no sul. Havia também a Colina do Castelo, posicionada atrás e entre o Moinho e a Observação. A estrada para Laferug e Berbera cruzava essa parte do front sobre o tug e a Observação. Todos os quatro canhões da 1<sup>o</sup> Bateria Leve da África Oriental estavam com os Rodésios, dois na Maçaneta e dois no Moinho.

Ao leste, na esquerda, atrás dos Rodésios e seus

metralhadores e artilheiros, ficava outra falha, depois um destacamento indiano encarando o sul, outra falha, depois o 2<sup>o</sup> KAR (King's African Rifles) na Colina do Bloco, também ao sul, cobrindo o Passo de Mirgo com a estrada para Berbera correndo logo à sua retaguarda.

Ainda mais longe na esquerda inglesa havia outra falha, essa com 8 km de comprimento, entre o KAR no Bloco e o restante de seus colegas que defendiam a extrema esquerda da linha, no Passo de Jerato.

Atrás dessa tortuosa linha de defesa ficava o quartel-general do recém-chegado Goodwin-Austen com o 2<sup>o</sup> Black Watch na reserva atrás, perto do abandonado campo de Laferug.

A posição britânica em Tug Argan, embora fazendo o melhor uso possível das colinas, terreno acidentado, e o curso seco do tug, estava muito estendida para o número de tropas disponível, sem profundidade e vulnerável à penetração.

Sendo assim, somente a Falha em si estava protegida e não havia como impedir que os mais numerosos italianos enviassem unidades ao redor dos flancos para envolver toda a posição. Mas nenhum outro ponto da Somalilândia Britânica permitia que tropas tão pouco numerosas tivessem esperança de deter o avanço italiano.

Os italianos, no entanto, sofriam de uma desvantagem que eles não reconheceram a princípio. Seus mapas haviam sido confeccionados com base em mapas ingleses pouco confiáveis datados de 1926. Eles não mostravam corretamente o caminho da estrada principal e a disposição do terreno ao redor da posição defensiva. Esse erro cartográfico dificultou muito o controle da batalha por De Simone.

As brigadas italianas começaram a atingir as posições britânicas no dia 10 de agosto, vindo em fila pela estrada, espalhando-se gradualmente e assumindo posições. Da estrada principal a XIV Brigada encarava os Rodésios, estacionados nas colinas, do outro lado do tug. A II Brigada de Lorenzini, trazida da reserva, ocupou o flanco esquerdo italiano e começou a mover-se para o norte para tentar um flanqueamento das posições inimigas. A XV Brigada posicionou-se à direita (leste) da estrada, virada para o norte em direção aos Punjabis, enquanto a XIII Brigada e os veículos blindados permaneciam na reserva. Mais longe ao leste, a maior parte da coluna da direita do Generale Bertello (que havia se desviado para auxiliar De Simone) aproximou-se da posição do KAR defendendo o Passo de Jerato.

Na manhã de 11 de agosto das 7:30h às 8:00h, bombardeiros SM.81 atacaram as posições indianas (conhecidas pelos italianos como Monte Damer) e a pista de Laferug. Um dos SM.81 foi derrubado por fogo terrestre. Quando o bombar-

deio acabou, a preparação de artilharia teve início, indo até o meio dia. Às 12:30h a XV Brigada começou seu avanço contra os Punjabis e a XIV Brigada atacou as posições dos Rodésios nas Colinas da Observação e Maçaneta. Com dificuldade, os ataques foram repelidos, enquanto Lorenzini continuava a avançar para o norte.

A brigada de Lorenzini continuou no dia 12 sua marcha através do acidentado terreno enquanto a XIV Brigada renovava o ataque à posição rodesiana ao norte, desta vez contra a Colina Negra, da Maçaneta e do Moinho. Os Blenheins da RAF tentaram apoiar os defensores, mas sofreram danos e perderam aeronaves com diversos tripulantes mortos e feridos. Às 16:00h, as posições inglesas no Moinho estavam sendo destruídas. Os dois canhões na colina foram destruídos por seus operadores e os defensores abandonaram o Moinho ao escurecer. Os dois últimos canhões restantes somente tinham sete tiros cada.



O Duque inspeciona um Caproni Ca 133

No dia 13, enquanto a RAF era reforçada por 11 Vickers Wellesley do 223 Squadron de Aden, os ataques italianos na Colina Negra e na Maçaneta recomeçaram e a XV Brigada começou a infiltrar-se nas posições indianas e ao longo do Passo de Mirgo em direção à estrada entre os Rodésios e o KAR. À noite os italianos emboscaram uma companhia do Black Watch que escoltava uma coluna de suprimentos pela estrada, dispersando os caminhões e ameaçando isolar a posição dos Rodésios. O KAR foi incapaz de restaurar a situação e seu comandante foi substituído.

A II Brigada de Lorenzini, no entanto, continuou a fazer lento progresso em sua marcha para o norte e a XV Brigada falhou em aproveitar sua vantagem com infiltrações agressivas no dia 14. A XIV Brigada, após sofrer pesadas baixas nos três dias de ataque aos pontos fortes rodesianos, foi mandada para a reserva e substituída pela descansada XIII Brigada. Após doze horas de preparação de artilharia, a Brigada atacou a Observação ao entardecer com pouco sucesso. A luta também

continuava no Passo de Jerato. As aeronaves italianas continuavam a bombardear os britânicos em Tug Argan – notadamente a recuada Colina do Castelo – e seus veículos na estrada de Berbera.



Canhão italiano de 20 mm em campo.

Enquanto isso, o pequeno grupo de italianos – que fazia parte da coluna de Bertello – continuava as escaramuças contra os Punjabis no sul, no Passo de Sheikh. A coluna exploratória de Passerone estava também encontrando dificuldades na costa, pois embora o caminho para Berbera estivesse desimpedido, a trilha se provou intransitável para os veículos italianos, e a coluna era constantemente bombardeada pela RAF e pela Royal Navy, que incluía o HMS Kimberley, HMS Auckland, HMS Carlisle, HMS Ceres e HMAS Hobart. A coluna “esquerda” de Bertoldi estava sendo bombardeada pela RAF em Zeila e destacou a LXX Brigada para ajudar De Simone em Tug Argan.

Ainda convencido de que seria necessário atacar diretamente a estrada para Berbera pelo meio da posição de Tug Argan ao invés de contorná-la, De Simone ordenou novo ataque à Colina da Observação no dia 15. Ao mesmo tempo, Nasi despachou novas instruções, dizendo que se o ataque falhasse, a ofensiva deveria parar até que a coluna do centro pudesse ser reorganizada e reforçada.

Embora mais tarde na campanha do leste africano a inteligência britânica conseguisse quebrar os códigos italianos e ler suas mensagens muitas vezes antes que chegassem aos próprios comandantes de campo, este não era o caso em Tug Argan. Abalado pela emboscada à sua coluna de suprimentos na estrada e pela infiltração da XV Brigada, e convencido de que era uma questão de horas até que a posição de Tug Argan fosse completamente envolvida, Goodwin-Austen requisiu aprovação para recuar. Do contrário, disse ele no dia 14: “*Seria uma luta até o fim e a destru-*

ção de todo o meu comando". No Egito, o General Henry Maitland "Jumbo" Wilson, comandante na ausência de Wavell, autorizou a evacuação.



CR.32 decolam em Dire Dawa.

Na tarde de 15 de agosto De Simone desfechou seu ataque final contra os Rodésios na Colina da Observação. Às 19:00h a colina estava nas mãos dos italianos e os defensores tentavam se render ou fugir em desordem. A II Brigada de Lorenzini, incapaz de achar uma trilha que o levasse atrás do flanco inglês, finalmente se viu em posição de atacar as dispersas posições dos Punjabis. Godwin-Austen autorizara a retirada para o escurecer e o 3º/15º Punjab, 1º Rodésia do Norte e quase todo o 2º King's African Rifles desengajou e fugiu para Berbera, com sua retaguarda sendo coberta pelo 2º Black Watch e o restante do KAR. Em 16 de agosto, ao invés de prosseguir à frente e explorar sua suada vitória, De Simone preferiu cautela. Suas brigadas estavam na seguinte situação:

- II Brigada: pronta para começar o avanço para Laferug a partir das antigas posições indianas no flanco direito inglês;
- XIII Brigada: reagrupando-se em preparação para o avanço na estrada até Laferug;
- XV Brigada: testando os pontos altos, agora livres de inimigos, ao largo da estrada para Berbera;
- XIV Brigada: na reserva;
- LXX Brigada: chegando da coluna de Bertoldi.

Nenhum progresso foi feito naquele dia ao longo da estrada para Berbera, no Passo de Jerato, mais ao sul no Passo de Sheikh, ou na trilha costeira onde o Generale Passerone chegou à aldeia de Bulhar, parando seu avanço devido à falta de água. Embora as forças terrestres de Nasi fossem incapazes de interferir na retirada britânica, a Regia Aeronautica transferiu mais aeronaves para Dire Dawa e jogou-as em cima de Berbera. Ao atacar, encontraram fogo antiaéreo e caças em patrulha, incluindo dois caças franceses alocados no 8 Squadron de Aden. Sabe-se que um SM.79 Sparviero foi derrubado.

No dia 17, a força aérea italiana continuou seus ataques enquanto cinco Blenheins atacavam o

campo de Hargeisa. De Simone finalmente começou sua perseguição, liderando a descansada LXX Brigada, reforçada com veículos blindados. Seguindo ao norte pela estrada encontraram a retaguarda Black Watch em combate pesado. Em Berbera, a Royal Navy apressadamente evacuava as tropas britânicas para a segurança em Aden. Na escuridão, e com pouca pressão inimiga, a última retaguarda inglesa fugiu para o porto e embarcou na manhã do dia 18 de agosto.



L3, AOI, 1940.

Naquele dia Blenheins bombardearam os italianos em Laferug, com um dos bombardeiros interceptado e derrubado. Cinco Wellesleys de Aden decolaram numa longa e perigosa missão em Adis Abeba, onde surpreenderam e destruíram cinco aeronaves italianas no chão. SM.79s escoltados por CR.42s também atacaram Berbera duas vezes naquele dia, mas não havia alvos importantes.

No dia seguinte, 19 de agosto, os italianos entraram em Berbera e tomaram o porto, concluindo a conquista da primeira colônia britânica pelo Eixo na Segunda Guerra Mundial.

### Conclusão

O difícil terreno da Somalilândia Britânica favoreceu os defensores, que apesar de superados imensamente em números, conseguiram boas posições defensivas. A eficiência do sistema de retirada inglês também se fez sentir no saldo de baixas da campanha. O resultado pode ser claramente visto:

- Baixas Britânicas: 38 mortos, 102 feridos e 120 desaparecidos;
- Baixas Italianas: 465 mortos, 1.530 feridos e 34 desaparecidos.

O Generale De Simone foi nomeado governador militar da Somalilândia Britânica e comandou o território durante a ofensiva britânica do ano seguinte. Apesar da vitória, a AOI continuou isolada

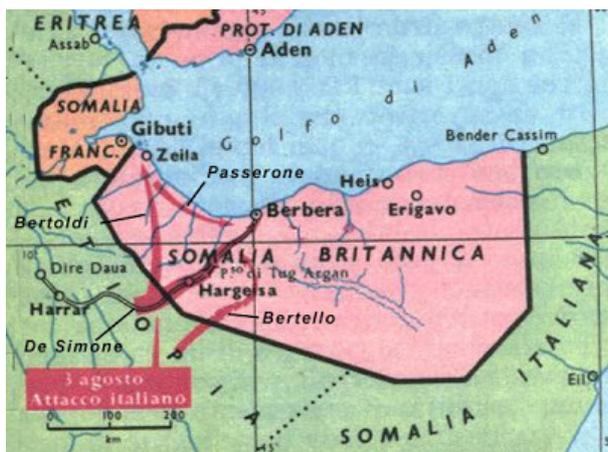
do restante das colônias italianas e seus suprimentos diminuía a cada dia. Somente alguns Savoia-Marchetti SM.82s conseguiam levar suprimentos para Adis Abeba, fazendo voos noturnos clandestinos sobre o Sudão.



Ca 133 na Somalilândia.

A importância da campanha da Somalilândia Britânica, além do fato de adicionar peso ao “período negro” do Império Britânico em 1940, é que ela foi a única campanha em que os italianos venceram sozinhos, mostrando a qualidade e iniciativa do Duque Amedeo de Aosta e do Generale Guglielmo Nasi, que atacaram de imediato e com recursos bem mais parcos do que os disponíveis para Rodolfo Graziani na Líbia, por exemplo.

Do outro lado da mesa, Churchill criticou pesadamente Wavell pela rápida derrota na Somalilândia. Quando viu a pequena quantidade de baixas, Churchill insistiu que o território havia sido abandonado sem luta. No que Wavell respondeu: *“Uma sangrenta conta de açougue não é sinal de um bom comandante”*. Ao ler essa resposta, Churchill enfureceu-se de maneira nunca vista por seus assessores.



Mapa da campanha, mostrando o curso das colunas italianas.