

## الثورة الصناعية في بلجيكا وانعكاساتها الاقتصادية والاجتماعية (1865 - 1875)

م.د. أسماء حافظ أحمد الاحبابي

جامعة تكريت / كلية التربية للعلوم الإنسانية

asmaa.h.ahmad@tu.edu.iq

المخلص:

شكلت المدة ما بين عامي 1865- 1875 مرحلة مفصلية في تاريخ الصناعة البلجيكية، إذ شهدت البلاد خلالها تحولاً جذرياً وشاملاً في بنيتها الاقتصادية والاجتماعية، فقد توفرت جميع المقومات لتعميق الثورة الصناعية، بدءاً من تعزيز الصناعات الثقيلة، وعلى رأسها الحديد والصلب والفحم، وصولاً إلى إدماج الآلات الحديثة في عمليات الإنتاج، مما رفع القدرة الإنتاجية للمصانع والمناجم إلى مستويات غير مسبوقة، وجعل الإنتاج الصناعي يشكل العمود الفقري للاقتصاد الوطني.

ولم يقتصر أثر هذا التطور على الجانب الاقتصادي فحسب، بل امتد ليعيد تشكيل النسيج الاجتماعي، إذ شهدت المدن الصناعية توسعاً هائلاً، وظهور طبقة عاملة جديدة، ارتبطت حياتها اليومية بمصانع ومناجم متسعة، وعرفت فوارق اجتماعية متزايدة بين البرجوازية الصناعية والطبقة العاملة، كما ارتفع الطلب على اليد العاملة بشكل ملحوظ، مما دفع بالعديد من الأسر الريفية إلى الهجرة نحو المراكز الصناعية، إذ ساهم ذلك في زيادة الرواتب والأجور تدريجياً، رغم استمرار صعوبة ظروف العمل وشدتها، مما أوجد أوضاع اجتماعية جديدة وأسساً للحركات العمالية والمطالب الإصلاحية فيما بعد.

وقد ادت شبكات النقل المتطورة، من سكك حديدية وقنوات مائية، دوراً محورياً في ربط المناطق الصناعية بالموانئ والأسواق المحلية والدولية، مما أسهم في تسريع حركة التجارة وتوسيع نطاق الصادرات والواردات وهكذا، مثلت هذه السنوات عقداً مفصلياً لإعادة صياغة الاقتصاد البلجيكي، إذ تلاقت فيها الحداثة الصناعية، التحولات الاجتماعية، وتنامي القوى العاملة، لتؤسس مرحلة متقدمة من التصنيع والتطور الحضري في البلاد.

الكلمات المفتاحية: بلجيكا، اقتصاد، الثورة الصناعية، الإنتاج، الاجتماعية.

## The Industrial Revolution in Belgium and its Economic and Social Repercussions (1875 – 1865)

**Dr. Asmaa Hafez Ahmed Al Ahabbi**

Tikrit University / College of Education for Humanities

### **Abstract:**

The period spanning 1865 to 1875 marked a pivotal phase in the history of Belgian industry, during which the country experienced a profound and comprehensive transformation of its economic and social structures. All the conditions necessary to deepen the Industrial Revolution were in place, beginning with the strengthening of heavy industries—chiefly iron, steel, and coal—and extending to the integration of modern machinery into production processes, which elevated the productive capacity of factories and mines to unprecedented levels, making industrial output the backbone of the national economy.

The impact of this development was not confined to the economic sphere alone; it also reshaped the social fabric. Industrial cities expanded dramatically, and a new working class emerged, whose daily lives revolved around sprawling factories and mines, and who experienced increasing social disparities vis-à-vis the industrial bourgeoisie. The demand for labor rose sharply, prompting many rural families to migrate to industrial centers, which contributed to a gradual rise in wages, despite the persistence of harsh and demanding working conditions. These dynamics fostered new social realities and laid the groundwork for labor movements and reformist demands in subsequent years.

Advanced transportation networks, including railways and waterways, played a pivotal role in connecting industrial regions to ports and domestic and international markets, thereby accelerating trade and expanding the scope of imports and exports. Thus, these years represented a crucial chapter in the restructuring of the Belgian economy, where industrial modernization, social transformation, and the growth of the workforce converged to establish an advanced phase of industrialization and urban development in the country.

**Keywords: Belgium, Economy, Industrial Revolution, Production, Social.**

## المقدمة:

شكّلت العقود الوسطى من القرن التاسع عشر مرحلة مفصلية في التاريخ الاقتصادي الأوروبي، إذ انتقل مركز الثقل الصناعي من التجربة البريطانية إلى القارة الأوروبية، وكانت بلجيكا في طليعة هذا التحول بعد المملكة المتحدة، وإذا كانت البدايات الأولى للثورة الصناعية في بلجيكا قد تعود إلى ثلاثينيات وأربعينيات القرن التاسع عشر، فإن المدة بين عامي 1865 و1875 تمثل طوراً نوعياً من أطوار النضج والتكثيف الصناعي، إذ تداخلت العوامل التقنية والمالية والاجتماعية لتعيد تشكيل البنية الاقتصادية والمجالية للدولة البلجيكية.

لم تعد الصناعة البلجيكية ما بين عامي (1865-1875) مجرد امتداد للتجربة البريطانية، بل أصبحت نموذجاً قارئاً قائماً بذاته، مستنداً إلى ثروة الفحم في إقليم والونيا (Wallonie)، وإلى تطور الصناعات المعدنية في مدن مثل لياج (Liege) وشارلروا، فضلاً عن شبكة سكك حديدية كثيفة ربطت المراكز الصناعية بالموانئ التجارية، وعلى رأسها أنتويرب، وقد أفضى هذا التمرکز الصناعي إلى تعميق الاندماج البلجيكي في الأسواق الأوروبية، وإلى تعزيز مكانة البلاد كقوة صناعية صاعدة في قلب القارة.

غير أن أهمية هذه المرحلة لا تكمن في نمو الإنتاج الصناعي فحسب، بل في التحولات البنوية التي أحدثتها على مستوى المجتمع والدولة؛ إذ تبلورت طبقة عاملة حضرية واسعة، واشتدت التفاوتات الاجتماعية، وبدأت تتشكل ملامح حياة اجتماعية جديدة أخذت دورها الاقتصادي والسياسي، ومن ثمّ، فإن دراسة الثورة الصناعية في بلجيكا بين 1865 و1875 تتيح فهماً أعمق لآليات الانتقال من اقتصاد شبه زراعي-حرفي إلى اقتصاد صناعي رأسمالي متكامل، كما تكشف عن التفاعل المعقد بين الموارد الطبيعية، ورأس المال المالي، والتقنية الحديثة، والبنية الاجتماعية.

## أولاً: مفهوم الثورة الصناعية وبدايتها الأولى في بلجيكا:

تعدّ الثورة الصناعية من أعظم التحولات التاريخية التي شهدتها قارة أوروبا الحديثة، إذ مثلت انقلاباً جذرياً في أسس الاقتصاد والمجتمع، محوّلةً النظم التقليدية القائمة على الزراعة والإنتاج اليدوي إلى اقتصاد صناعي متكامل يقوم على الماكينة والإنتاج المكثّف، وقد ظهرت الثورة بدايةً في بريطانيا منتصف القرن الثامن عشر، لتنتقل تدريجياً إلى أرجاء القارة الأوروبية، مستوعبةً كل التطورات التي سبقت عام 1760 وما تلاها، ومُحدثةً تغييرات جذرية في البنية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمجتمعات الأوروبية، وممهّدةً الطريق لعصر التصنيع الحديث، لتبرز بلجيكا كواحدة من أوائل الدول الأوروبية التي ظهرت فيها الثورة

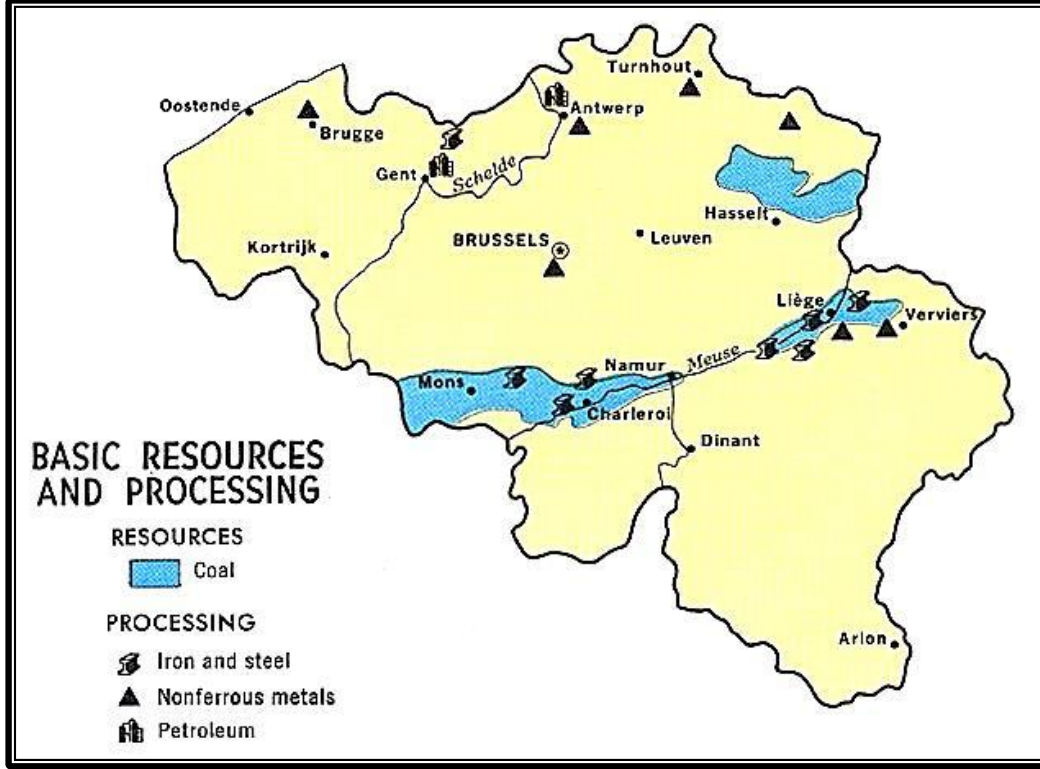
الصناعية، مستفيدة من ثرواتها الطبيعية ومواردها المعدنية، إلى جانب التمويل المنظم ورأس المال الذي مكّنها من تأسيس قاعدة صناعية متينة وبناء اقتصاد صناعي متكامل (Hobsbawm, 1962, P.161).  
تميزت بلجيكا بطبيعة جغرافية مميزة تمثلت بالسهول الساحلية المنبسطة في الشمال الغربي وتلال متدرجة وجبال وعرة من غابة الاردنيز جنوب شرقي البلاد، وتتنوع هذه التضاريس لدرجة كبيرة في هذا البلد الصغير، كما ان بلجيكا ليس فيها جبال كبيرة أو حواجز طبيعية أخرى تعوق النقل او الاتصالات، وتجري فيها بضعة أنهار كبيرة تستخدم طرق مهمة للنقل وهي (نهر شيلدت ونهر سمويز ونهر ميوز)، هذه العوامل الجغرافية كلها مجتمعة عملت على وصول الثورة الصناعية إلى بلجيكا قبل غيرها من الدول الأوروبية، فضلاً عن استقرار الأوضاع الداخلية وتوفير اليد العاملة ورؤوس الأموال، ومن الجدير بالذكر إن الثورة الصناعية دخلت إلى بلجيكا عن طريق التهريب، إذ قام أصحاب رؤوس الأموال بتهريب المكائن والآلات إلى بلجيكا عن طريق نقلها بشكل أجزاء وإعادة تركيبها عند دخولها إلى بلجيكا، وكانت هذه العملية تتم سراً (Landes, 1969, P.198).

دخلت الثورة الصناعية الأولى بلجيكا في عام 1815، إذ أسهم الإخوان الإنكليزيان (ويليام كوكريل (1759 – 1832) ) مخترع ورائد أعمال وصناعي بريطاني، برز في تصميم وإنتاج آلات صناعة النسيج الحديثة، كما اشتهر بتأسيسه شركة تصنيع كبرى في المنطقة التي تُعرف اليوم بمقاطعة لياج في بلجيكا، ويُعدّ على نطاق واسع من الشخصيات المحورية التي ساهمت في نقل الثورة الصناعية إلى القارة الأوروبية، مهيّداً الطريق لتبني التقنيات الصناعية الحديثة في بلجيكا وأوروبا. (Day & McNeil, 2003, P.280) وجون كوكريل (William & Jhon Cockerill) (1790 – 1840) (صناعي بريطاني المولد أصبح رجل أعمال بارزاً في بلجيكا، وُلد في هاسلينغدن، لانكشاير، إنجلترا، وقد نقله والده (ويليام كوكريل، رائد الأعمال البريطاني) إلى منطقة لياج، حيث واصل تقليد العائلة في تصنيع آلات معالجة الصوف، وقد أسس شركة للحديد أطلق عليها اسم (John Cockerill & Cie). (Nursey, 1839, P.231) فقد نقل ويليام كوكريل تقنيات التصنيع النسيجي وآلاتها إلى مدينة لياج في بلجيكا عام 1807 عندما أنشأ هناك ورشاً لإنتاج آلات الغزل والنسيج، وهو ما ساعد في كسر الاحتكار البريطاني لهذه التكنولوجيا وجعل بلجيكا من أوائل الدول الأوروبية الصناعية، كما عمل ابنه جون كوكريل على تطوير المشاريع الصناعية العائلية، فوسعها لتشمل الحديد والفحم والآلات الثقيلة، وأسّس في Seraing منذ عام 1817 مجمعاً صناعياً متكاملًا يعد من أهم مصادر إنتاج الآلات والحديد في أوروبا في ذلك العصر (Stearns, 2013, P.198).

من جانب آخر، شكلت الثروات الطبيعية في بلجيكا، ولاسيما الفحم الحجري والمعادن المتوافرة في وديان Meuse و Sambre (في سياق الثورة الصناعية في بلجيكا تشير إلى سلسلة وديان نهريّة كانت محوراً جغرافياً هاماً لتطور الصناعة، وقد أدت دوراً رئيساً في توجيه التوسع الصناعي داخل البلاد) (نهر Sambre هو نهر يمتد من شمال فرنسا إلى بلجيكا، ويلتقي مع نهر Meuse في مدينة Namur، وكان مجراه عبر حوض الفحم الأنغلو - بلجيكي سبباً في تركيز النشاط الصناعي والصناعات الثقيلة على طول ضفتيه، لسهولة الوصول إلى الفحم والنقل المائي. أما نهر Meuse فهو أحد الأنهار الرئيسية في بلجيكا، وقد شكل مع Sambre ووديان أخرى (مثل Haine و Vesdre) امتداداً طبيعياً للحزام الصناعي الذي عرف باسم Sillon Industriel، إذ سهل توافر الموارد والنقل البري والنهري تركيز المصانع والمناجم. Dhondt & Bruwier, 1970, P.79) الأساس الذي قامت عليه الصناعات الثقيلة خلال القرن التاسع عشر، إذ وفرت هذه الموارد قاعدة صلبة لصناعات الفحم، الحديد والصلب، والنسيج، وساهمت في تعزيز القدرة الإنتاجية للمصانع وازدهار المدن الصناعية، كما شجعت انتقال أعداد كبيرة من السكان من الزراعة إلى العمل الصناعي، مما أحدث تحولات اجتماعية واقتصادية عميقة في البنية التقليدية للمجتمع البلجيكي (Hobsbawm, 1962, P.162).

وقد تجسّدت هذه التحولات الصناعية في حزام متصل من النشاط الصناعي يُعرف باسم "الحزام الصناعي أو الممر الصناعي" "Sillon industriel" (وهو أول حزام صناعي مكتمل في بلجيكا، إذ شهدت موجة التصنيع الأولى بين 1800 و 1820، وفرض مكانته كالثروة الاقتصادية للبلاد، مانحاً الصناعة البلجيكية ثروة واسعة، واستمر هذا الدور حتى ما بعد الحرب العالمية الثانية، حين بدأ تراجع صناعة الحديد والفحم والصناعات الثقيلة، وتحول التركيز الاقتصادي نحو استخراج المواد الخام غير المعدنية، مثل الزجاج والصدوا، حتى سبعينيات القرن العشرين. ومع زوال أيام الازدهار، ظهرت ظاهرة البطالة واعتماد المنطقة جزئياً على الاقتصاد الفلمنكي، وهو واقع مستمر حتى اليوم. (Fédération des industries belges, 1922, P.71))، الذي امتد من غرب البلاد إلى الشرق عبر وديان Haine و Meuse وصولاً إلى Vesdre، ليصبح بمثابة العمود الفقري للصناعة الثقيلة في بلجيكا. ضم هذا الحزام مجموعة من المراكز الصناعية المتخصصة، فقد برزت Charleroi في منطقة Pays Noir كمركز رئيس لتعدين الفحم وصناعة الحديد والصلب والزجاج والزنك، بينما تميزت La Louvière بالأنشطة المعدنية والمناجم. وساهمت Mons و Borinage بفعالية في دعم الصناعات الثقيلة، في حين أضحت "لييج" Liège مركزاً صناعياً بارزاً في إنتاج الحديد والصلب وصناعة الآلات والأسلحة والزجاج. أما

Vesdre، فقد ازدهرت فيها صناعة الصوف والنسيج بفضل وفرة المياه التي يوفرها نهر  
. (Jaumain, 1998, P.62)



### موقع الحزام الصناعي المعروف باسم Sillon Industriel في بلجيكا

الصورة المعروضة توضح موقع الحزام الصناعي المعروف باسم Sillon Industriel في بلجيكا، لكنها لا تعرض تفاصيل الموارد الصناعية أو التوزيع الدقيق للمناجم والمصانع، إذ لا تتوفر خرائط قديمة دقيقة لنفس الفترة التاريخية، لذلك تُستخدم هذه الخريطة كمؤشر عام على موقع المركز الصناعي التقليدي للبلاد.

### ثانياً: المرحلة الأولى من الإنتاج والانفتاح الاقتصادي:

استمرت آثار الثورة الصناعية الأولى في التعمق خلال المدة الممتدة بين 1865-1870، إذ تجسّد ذلك في ارتفاع الطلب على العمل الصناعي، وتوسع شبكات النقل مثل السكك الحديدية التي ربطت مراكز الإنتاج بالأسواق المحلية والدولية، ممهدة الطريق نحو مرحلة أكثر تطوراً من التصنيع، تهيأت خلالها البلاد لتبني التقنيات الحديثة المرتبطة بالثورة الصناعية الثانية (Jaumain, 1998, P.63).

في هذا الإطار، برز قطاع الفحم والمعادن كركيزة أساسية لهذا التحول الصناعي، إذ شكل توفر هذه الموارد الطبيعية القاعدة التي استند إليها توسع الصناعات الثقيلة، فقد شهدت المناجم نموًا متسارعًا خلال ستينيات القرن التاسع عشر، إذ بلغ عدد مناجم الفحم نحو (285) منجمًا عام 1869، تغطي مساحة (140,640) هكتارًا، بإنتاج إجمالي يقدر بـ(12,944,000) طن، بلغت قيمته نحو (136) مليون فرنك، وعمل فيها ما يقارب (89,900) عامل، وهو ما يمثل ارتفاعًا ملحوظًا مقارنة بعام 1865 الذي بلغ فيه عدد العمال نحو (82,000) عامل فقط (Verhaegen, 1912, P.137).

ولم يقتصر هذا النمو على قطاع الفحم فحسب، بل امتد بشكل واضح إلى الصناعات المعدنية الثقيلة، مما يعكس توسعًا شاملاً في الهيكل الصناعي البلجيكي خلال أواخر القرن التاسع عشر، إذ شهدت البلاد وجود (322) فرنًا لصهر الحديد والحديد الزهر، يعمل بها (23,024) عاملاً، وبلغت قيمة إنتاج هذه المصانع (135,507,352) فرنكًا عام 1869، مقارنة بـ(125) مليون فرنك في عام 1866 و(117) مليون فرنك في عام 1865، مما يدل على زيادة مطردة في الطاقة الإنتاجية للمعادن الأساسية، وفي الوقت ذاته، بلغ إنتاج المعادن الأخرى مستويات بارزة، حيث سجل الزنك قيمة (34,001,670) فرنكًا، وبلغ إنتاج الرصاص (5,078,798) فرنكًا، بينما حقق النحاس ومواده (4,576,000) فرنك، إلى جانب إنتاج النيكل الذي وصل إلى (152,100) فرنك، وإنتاج المحاجر الأخرى بقيمة (27,289,509) فرنك (Guéneau, 1928, P.481).

وعليه عكست هذه المؤشرات مدى كفاءة بلجيكا في تحويل مواردها الطبيعية إلى إنتاج صناعي مكثف وذو قيمة اقتصادية كبيرة، كما دلت على قدرة قطاعها الصناعي على التكيف مع الطلب المتنامي على المواد الخام، ويؤكد هذا التوسع الدور المحوري للبلاد كمركز صناعي رائد قبل الثورة الصناعية الثانية، ممهدًا لبنية اقتصادية متينة تعزز من تنافسيتها وتثبت مكانتها ضمن الأسواق الأوروبية (Stearns, 2013, P.199).

من جهة أخرى شهدت الصناعة العسكرية البلجيكية تطورًا ملحوظًا مع دخولها مرحلة أكثر تنظيمًا وتوسعًا في نطاق الإنتاج، مدعومة ببنية صناعية قوية في منطقة لياج الواقعة في قلب والونيا، إذ شهدت لياج وما حولها وجود أكثر من (20,000) حرفي يعملون في صناعة الأسلحة النارية والأجزاء المعدنية الدقيقة، وهو ما يعكس الكثافة الصناعية لهذه المنطقة في منتجات الحرب والهندسة الميكانيكية الدقيقة (كانت لياج منذ منتصف القرن التاسع عشر مركزًا مهمًا لإنتاج الأسلحة، حيث تأسست العديد من ورش العمل والمصانع التي أنتجت أنواعًا متعددة من البنادق والمسدسات التي استُخدمت محليًا وتصدرت إلى الأسواق

الأوروبية، من بين هذه الشركات، Fabrique d'armes Émile et Léon Nagant التي تأسست في 1859 في لياج وبدأت في تصنيع البنادق بعد حصولها على ترخيص إنتاج بنادق Remington Rolling Block في 1867، مما يدل على التحول من الورش الصغيرة إلى مصانع منظمة parcialmente التركيز على تلبية الطلب العسكري والتجاري الدولي (Jaumain, 1998, P.66).

أما على صعيد الصناعات النسيجية والصوفية، فقد حافظت بلجيكا على مكانتها التقليدية كمركز صناعي مهم، لاسيما في الأقاليم الفلمنكية، إذ شكّلت هذه الصناعات مصدر رزق رئيساً لآلاف العمال، وتمركزت الصناعات الكبرى على الغزل والنسيج والتبييض، مع اعتماد نظم إدارية موحدة ورأس مال ضخم لتخفيض التكاليف وزيادة القدرة التنافسية، مما جعل المنتجات البلجيكية منافساً قوياً للأقمشة البريطانية، وقد بلغ عدد العاملين في صناعة القطن نحو 28,000 عامل، مع تركيز ثلثهم في فلاندر الشرقية ( East Flanders)، إلى جانب تصدير جزء كبير من الإنتاج إلى مراكز صناعية كبرى مثل مانشستر (Manchester)، كذلك شهدت صناعات الجوارب والأشرطة والباسمانتري تحسينات تقنية مستمرة عززت من جودة المنتجات وزادت من قيمتها التجارية (Stearns, 2013, P.201).

كذلك برزت صناعة الدانتيل والحريز كأحد أبرز وأهم القطاعات الصناعية اليدوية في البلاد، حتى اعتُبرت من رموز الحرف الدقيقة ذات القيمة الاقتصادية العالية، و في هذا الإطار، كانت صناعة الدانتيل تُشغّل نحو (125,000) امرأة وفتاة في جميع أنحاء البلاد، مع تركيز كبير في مدينة بروكسل التي اشتهرت بإنتاج دانتيل عالي الجودة، يُذكر أن حوالي (20,000) من هؤلاء العاملات كنّ في بروكسل وحدها، إذ أنتجت أنواع معروفة من الدانتيل مثل: (Mechlin, Grammont, Brussels, Valenciennes)، وقد بلغ الإنتاج المحلي من هذه الأنواع مستوىً مكنه من التفوق على المنتجات المستوردة سابقاً (Verhaegen, 1912, P.141).

أما صناعة الحريز، فقد شهدت توسعاً مهماً خلال تلك المدة كذلك، إذ كان هناك حوالي (600) نول حريز تعمل في نحو (30) مصنعاً موزعة بين مقاطعات أنتويرب وفلاندرز الشرقية وبروكسل، وكان هذا الإنتاج يُلبّي الطلب المحلي العالي على أقمشة الحريز، لاسيما وأن البلجيكيين كانوا يُعدون من أكبر مستهلكي الحريز في أوروبا، مما يعكس قوة الطلب الداخلي وأهمية هذه الصناعة في الاقتصاد الوطني (Guéneau, 1928, P.483).

أما على صعيد الصناعات الغذائية والمصنوعات الأخرى، فقد شهدت بلجيكا خلال المدة (1865-1875) توسعاً ملحوظاً في الصناعات التحويلية المرتبطة بالقطاع الغذائي والصناعات المتنوعة، وبرزت

صناعة تكرير السكر من بنجر السكر كأحد الركائز المهمة للنشاط الصناعي الوطني، إذ تأسست مصانع عدة خلال تلك المدة لتعزيز الإنتاج المحلي وتقليل الاعتماد على الواردات الأجنبية، ومن أبرزها مصنع السكر في وانز (Wanze Sugar Factory) الذي بُني عام 1870، والذي شكّل نموذجًا لمرافق صناعية حديثة قادرة على استيعاب إنتاج أكبر من السكر المحلي (Ware, 1879, P.96).

كذلك شهدت بلجيكا إنشاء مصانع إضافية مثل مصنع سوكريري دي مويربيك (Moerbeke Sugar Factory) عام 1869، ليصبح جزءًا من الجهود الوطنية لتطوير صناعة السكر وربطها بالزراعة المحلية، مما عزز النهضة الصناعية في البلاد (Simpson, 2013, P.113).

ولم تقتصر هذه النهضة على السكر فحسب، بل شملت أيضًا صناعة التقطير التقليدية التي بلغت هذه الصناعة آفاقًا صناعية خلال القرن التاسع عشر، لا سيما في مناطق مثل هاسيلت (Hasselt)، التي احتوت على معامل التقطير الكبرى وساهمت في تعزيز الصناعات الغذائية المحلية (Rozez, 1929, P.201).

فضلاً عن ذلك، شملت النهضة الصناعية مصانع الورق وبعض الصناعات المعدنية الصغيرة في المناطق الصناعية المتقدمة، مما يعكس تنوع النشاط الصناعي وقوة الاقتصاد البلجيكي في تلبية حاجات السوق المحلي والتوسع نحو الأسواق الخارجية، وقد كانت شبكة المصانع تتوسع تدريجيًا مع التقدم التقني والمشاريع الصناعية الجديدة، لتؤسس أساسًا متينًا للاقتصاد البلجيكي في أواخر القرن التاسع عشر (Fédération des industries Belges, 1922, P.89).

#### ثالثًا: المرحلة الثانية من الثورة وانعكاساتها الاجتماعية:

مع حلول عام 1870، شرعت بلجيكا في تفعيل خصائص الثورة الصناعية الثانية، إذ انتقلت تدريجيًا من الاعتماد التقليدي على الطاقة البخارية والفحم إلى استخدام الكهرباء والطاقة البترولية، وتوسعت الصناعات الثقيلة، وتقدمت الصناعة الكيميائية، واعتمدت المصانع خطوط إنتاج كبيرة تُسهّل الإنتاج الكمي مع الحفاظ على جودة أعلى، هذا التحول لم يكن مجرد تحديث تقني، بل شكّل جزءًا من مسار متواصل لتوسيع النشاط الاقتصادي، حيث مهدت البنية الصناعية القائمة والتطورات السابقة في القوى العاملة الطريق لتطبيق التكنولوجيا الحديثة وزيادة مستويات الإنتاج في مختلف القطاعات الصناعية (Hentenryk & Degève, 1985, P.394).

ولم يقتصر أثر هذا التحول على الصناعة وحدها، بل انعكس بشكل مباشر على البنية الاجتماعية للمجتمع البلجيكي، إذ أدى توسع المصانع إلى انتقال أعداد كبيرة من السكان من الأرياف إلى المدن الصناعية، وهو ما ساهم في بروز طبقة عاملة حضرية جديدة مرتبطة بالقطاعات الصناعية الكبرى، وفي الوقت ذاته، برزت تحديات اجتماعية متزايدة، تتعلق بتوفير سبل المعيشة الأساسية، وتحسين ظروف السكن والعمل، إضافة إلى الحاجة المتنامية للتعليم في ظل التحولات الهيكلية في سوق العمل والتنقل السكاني المتسارع (Verhaegen, 1912, P.142).

في هذا السياق، ادت اليد العاملة دورًا محوريًا في تمكين هذا التحول؛ فبحلول عام 1866، تبيّن توزيع القوى العاملة خارج الزراعة بنسبة نحو (40%) في الزراعة، و(39%) في الصناعة، و(20%) في الخدمات بما فيها النقل والتجارة، وتشير هذه الإحصاءات إلى أن نجاح الثورة الصناعية الثانية لم يكن ممكنًا لولا التأسيس الذي أُعد خلال العقود السابقة، إذ وفرت اليد العاملة الأساسية التي مكّنت المصانع والمناجم من التوسع، وساعدت على تلبية الطلب المتزايد على الإنتاج الصناعي، مؤكدًا أن التحول الاقتصادي كان مترابطًا مع ديناميات اجتماعية وهيكلية عميقة في سوق العمل، وليس مجرد زيادة في الإنتاج وحده (Jaumain, 1998, P.162).

ولم تكن المساهمة في النشاط الصناعي حكرًا على الرجال، إذ شكّلت النساء ركيزة أساسية في الصناعات الخفيفة، ولا سيما قطاع النسيج، في حين استوعبت المناجم وصناعات الفحم والحديد الجزء الأكبر من العمل الصناعي الكثيف، وهو ما يعكس بنية اجتماعية-اقتصادية مركّبة سادت قبل إقرار تشريعات العمل الحديثة، وقد تداخل هذا التوزيع القطاعي مع اعتبارات النوع الاجتماعي وطبيعة العمل، بما كرّس تفاوتات واضحة في الأدوار والأجور داخل المنظومة الصناعية الناشئة (Puissant, 2018, P.178).

ومع استمرار التوسع الصناعي خلال المدة الممتدة بين 1865 و1875، تزايد حجم القوة العاملة تبعًا لنمو المصانع وارتفاع وتيرة الإنتاج، واتّسمت بيئة العمل بقدر كبير من القسوة، إذ بلغت مدة العمل اليومية في العديد من المصانع نحو 12 ساعة، أي ما يقارب 60 إلى 70 ساعة أسبوعيًا، في ظل أخطار صحية جسيمة وغياب شبه تام للأطر القانونية المنظمة، أما العائد المادي، فظل محدودًا؛ إذ لم يتجاوز متوسط الدخل السنوي للعامل البالغ ما بين 20 و28 جنيهًا إسترلينيًا، وهو مستوى لم يكن كافيًا لتلبية متطلبات العيش الأساسية، الأمر الذي دفع عددًا كبيرًا من الأسر إلى الاتكال على إسهام النساء والأطفال لضمان الحد الأدنى من الاستقرار الاقتصادي (Hobsbawm, 1962, P.166).

وفي السياق ذاته، اتّسع حضور الأطفال في المجال الصناعي، لاسيما في المناجم ومصانع الغزل والنسيج، إذ شارك آلاف منهم دون سن الرابعة عشرة في الأعمال الإنتاجية، فيما قضى الأطفال الذين تراوحت أعمارهم بين 10 و12 سنة ساعات طويلة في العمل مقابل مكافآت زهيدة أو تكاد تكون معدومة، ولم تبدأ ملامح الحماية القانونية الفعلية بالظهور إلا في أواخر القرن التاسع عشر، وهو ما جعل هذه الظروف القاسية عاملاً حاسماً في تصاعد الوعي الطبقي، وتهيئة الأرضية لنشوء الحركة العمالية وتبلور التنظيم النقابي في بلجيكا خلال العقود اللاحقة، بوصفهما استجابة مباشرة للاختلالات البنيوية في سوق العمل وطبيعة العلاقات الصناعية السائدة آنذاك (Rozez, 1929, P.203).

في حين أسهمت هذه الأوضاع الاجتماعية القاسية في إعادة تشكيل الوعي الطبقي وتمهيد الطريق لنشوء الحركة العمالية والتنظيم النقابي، فإنها جاءت متلازمة مع تحوّل اقتصادي أوسع كانت الدولة البلجيكية أحد أبرز المستفيدين منه، فالتصنيع، الذي فرض ضغوطاً كبيرة على اليد العاملة، كان في الوقت ذاته محرّكاً أساسياً لتوسّع النشاط الاقتصادي وتعزيز الحضور التجاري لبلجيكا على المستويين الأوروبي والدولي، ويعكس هذا التلازم بين الكلفة الاجتماعية للتصنيع والعائدات الاقتصادية المتنامية طبيعة التحوّل الصناعي بوصفه عملية مركّبة، جمعت بين النمو الاقتصادي واختلالات بنيوية في سوق العمل (Hentenryk & Degrève, 1985, P.398).

وفي السياق ذاته، شهدت حركة التجارة الخارجية نمواً متواصلاً منذ منتصف القرن التاسع عشر، إذ بلغ إجمالي حجم التجارة نحو (6,500) مليون فرنك خلال المدة 1865-1867، ثم تضاعف تقريباً ليصل إلى نحو (14,000) مليون فرنك بين 1868 و1869، قبل أن يرتفع بشكل لافت إلى نحو (25,850) مليون فرنك في المدة 1870-1875، مما يعكس بوضوح المكانة الاقتصادية المتعاظمة لبلجيكا نتيجة التصنيع المتسارع، وفي عام 1870، بلغ حجم "التجارة العامة" (3,282) مليون فرنك، توزّعت بين (1,760.2) مليون فرنك للواردات و(1,521.8) مليون فرنك للصادرات، حيث نُقل ما مجموعه (2,094.8) مليون فرنك براً وعبر الأنهار، مقابل (1,187.2) مليون فرنك نُقلت بحراً، الأمر الذي يبرز الدور الحيوي لشبكات النقل في دعم التبادل التجاري (Hentenryk & Degrève, 1985, P.399).

وبحلول عام 1874، حافظت بلجيكا على مستويات مرتفعة من النشاط التجاري الخارجي، مؤكدةً موقعها كمركز تجاري محوري في أوروبا، ومجسدةً الترابط الوثيق بين النمو الصناعي واتساع المبادلات التجارية، أما في عام 1875، فقد بلغت قيمة التجارة العامة (2,450,858,592) فرنكاً للواردات و(2,084,341,792) فرنكاً للصادرات، في حين بلغت «التجارة الخاصة» في العام ذاته

(1,457,240,512) فرنكاً للواردات المخصصة للاستهلاك الداخلي، و(1,117,278,288) فرنكاً لصادرات الإنتاج الوطني، وهو ما يدل على تنامي القدرات الإنتاجية الداخلية واندماج الاقتصاد البلجيكي بصورة متزايدة في الاقتصاد الدولي (Rozez, 1929, P.204).

وعلى صعيد الشركاء التجاريين، كانت فرنسا الوجهة الرئيسية لصادرات بلجيكا، حيث استقطبت نحو ثلث إنتاجها الصناعي في تلك المرحلة، بينما شكّلت ألمانيا، بما في ذلك أعضاء اتحاد الكمارك الألماني، سوقاً رئيساً للمنتجات البلجيكية، لاسيّما في القطاعات المعدنية والنسيجية، كما ساهمت المملكة المتحدة في تعزيز حركة التجارة بعد توقيع عدة إتفاقيات تجارية مع بلجيكا، الأمر الذي ساعد على خفض الحواجز الكمركية وزيادة دوران البضائع بين البلدين، ولم تُهمل هولندا أيضاً، إذ أدت دوراً محورياً بفضل قربها الجغرافي وشبكات النقل المتصلة، بما مكّن من إعادة تصدير السلع إلى بقية الأسواق الأوروبية (Kindleberger, 1975, P.167).

ولتعزيز هذه التحولات الخارجية، اتخذت الحكومة البلجيكية أيضاً إجراءات داخلية لتيسير حركة التجارة، إذ ألغت الدولة الرسوم على دخول المدن وأزالت الحواجز على الطرق في سنتي 1865 و1867، مما مكّن تنقل البضائع بسلاسة أكبر وخفف القيود التي كانت تحد من النشاط الاقتصادي في بلد كثيف بالتجمعات السكانية وشبكة الطرق فيه مزدحمة، وقد شكّلت هذه الإصلاحات إلى جانب النمو الصناعي المتسارع، قاعدة متينة لتعزيز التكامل الاقتصادي ورفع القدرة التنافسية لبلجيكا في الأسواق الأوروبية والعالمية، مؤسّسة لمكانة رائدة في التجارة والصناعة بحلول منتصف السبعينيات من القرن التاسع عشر (Lamalle, 1953, P.138).

#### رابعاً: اثر الثورة في تطور وسائل النقل والمواصلات:

شكّلت شبكات النقل البرية والنهرية والبحرية، بدورها أداة عملية لتفعيل هذه الإصلاحات وربط مراكز الإنتاج بالأسواق المحلية والأوروبية، ولم يكن هذا التطور مفاجئاً، بل جاء نتيجة التوسع الصناعي المتسارع والحاجة الملحة إلى ربط مناطق الإنتاج بالأسواق الداخلية والخارجية، وهو ما دفع بلجيكا منذ العقود الأولى بعد الاستقلال إلى توسيع شبكات النقل البري تدريجياً ثم بشكل متسارع، معتبراً هذه الشبكات إحدى الركائز الأساسية للتحوّل الصناعي. وقد تجلّى هذا التوجّه في السياسات الحكومية المبكرة (Lebrun, Bruwier, & Dhondt, 1979, P.158).

فمنذ عام 1841 وحتى 1866، خصّصت الدولة موارد مالية بلغت (66,927,054) فرنكاً لدعم إنشاء الطرق وتحسينها، وأسهمت هذه الإعانات في رصف وتعبيد وإنجاز نحو (11) مليون متر من الطرق،

الأمر الذي أدى إلى تسهيل حركة المواد الخام والمنتجات الصناعية واليد العاملة. وبالتوازي مع ذلك، بلغ طول الطرق التي أنشئت منذ الاستقلال نحو (1,473) فرسخًا بحلول عام 1869، توزعت بين (1,053) فرسخًا من الطرق الحكومية، و(289.71) فرسخًا من الطرق الأخرى، و(127.61) فرسخًا من الطرق المؤجرة (الفرسخ = 5,000 متر)، وهو ما يعكس حجم الاستثمار المتزايد في البنية التحتية البرية ( Ville, 1990, P.86).

أما في مجال السكك الحديدية، فقد بدأ التحول في نظام النقل البلجيكي بافتتاح أول خط حديدي بين بروكسل ومالين عام 1835، مما شكّل الأساس لإنشاء شبكة قادرة على دعم الاقتصاد الصناعي المتنامي، ومع تزايد الحاجة لنقل المواد الخام والمنتجات الصناعية، بدأ في عام 1868 تشييد خط الراين الحديدي الذي ربط ميناء أنتويرب بمنطقة الرور الصناعية في ألمانيا، وهو ما أتاح قنوات نقل أكثر كفاءة وأقل كلفة، مما عزز التكامل الاقتصادي واللوجستي بين الميناء البلجيكي والمراكز الصناعية الأوروبية ( Lamalle, 1953, P.142).

وبحلول عام 1869، بلغت خطوط السكك الحديدية المملوكة للدولة نحو (589) كيلومترًا، إضافة إلى أكثر من (259) كيلومترًا من الخطوط الخاصة المدارة لصالح الدولة، في حين تجاوز طول الشبكات التي تديرها الشركات الخاصة (2,000) كيلومتر، وقد مكّنت هذه الشبكة من نقل نحو (13.5) مليون مسافر، فضلًا عن كميات متزايدة من البضائع الصناعية، مما عزّز ربط الأسواق الوطنية بالموانئ والمراكز الصناعية الكبرى وأكسب بلجيكا قدرة لوجستية متمامية لدعم التجارة الداخلية والخارجية (Ville, 1990, P.87).

استمر هذا التوسع خلال العقود اللاحقة، إذ بلغ مجموع خطوط السكك الحديدية العاملة نحو (4,012) كيلومترًا، توزعت بين (2,662) كيلومترًا من الخطوط الحكومية و(1,350) كيلومترًا من خطوط الشركات الخاصة، الأمر الذي يؤكد الدور المركزي لشبكات النقل في دعم التصنيع وترسيخ موقع بلجيكا كحلقة وصل لوجستية وتجارية محورية في أوروبا خلال القرن التاسع عشر (Nicolai, 1885, P.56).

أسهمت هذه البنية التحتية المتطورة في ربط مراكز الإنتاج الصناعي، ولا سيما الفحم والمعادن، بالموانئ والأسواق الداخلية والخارجية، مما عزّز حركة التجارة ورفع من كفاءة التبادل الاقتصادي، فقد مكّنت شبكات الطرق والسكك الحديدية المتنامية المصانع من الحصول على المواد الخام بسرعة أكبر، ونقل المنتجات المصنعة إلى الأسواق المحلية والأوروبية بكفاءة أعلى وتكلفة أقل، وهو ما ساهم في تعظيم الإنتاجية الصناعية وتوسيع نطاق الاستهلاك الداخلي والخارجي (Lamalle, 1953, P.145).

ويمكن النظر إلى هذا التوسع في النقل كأحد المظاهر الأساسية للثورة الصناعية في بلجيكا، إذ كان التطور الصناعي يعتمد بشكل مباشر على قدرة البنية التحتية على استيعاب حجم الإنتاج المتزايد وربط

المراكز الصناعية بالموانئ والمناطق التجارية، وهو ما خلق حلقة تكاملية بين الصناعة والنقل والتجارة، فقد ساعدت هذه الشبكات في ظهور مراكز صناعية حضرية جديدة، وتوسع في الصناعات المعدنية والفحمية، كما أسهمت في نمو طبقة عاملة حضرية أكثر تنظيماً واتصالاً بالأسواق، بما يعكس الدور المزدوج للثورة الصناعية في تحفيز الاقتصاد وإعادة تشكيل البنية الاجتماعية للمجتمع البلجيكي (Ville, 1990, P.89). وبالتالي، فإن استثمار الدولة والشركات الخاصة في شبكة الطرق والسكك الحديدية لم يكن مجرد مشروع للبنية التحتية، بل كان رافعة استراتيجية أساسية لتحويل بلجيكا إلى مركز صناعي وتجاري محوري في أوروبا، وهو ما يفسر كيف استطاعت البلاد أن تدمج التطور الصناعي مع التجارة واللوجستيات في نموذج متكامل للثورة الصناعية في القرن التاسع عشر.

## الخاتمة:

كشفت التجربة البلجيكية أن الصناعة ليست مجرد تراكم رأسمالي أو استخدام آلات متطورة، بل هي مشروع اجتماعي-تاريخي مركّب تتداخل فيه التكنولوجيا مع التحضر، والهجرة الداخلية، وتشكّل الوعي الطبقي، والنمو الاقتصادي مع السؤال الاجتماعي المتزايد، وقد تحوّلت الطبقة العاملة، خلال هذه المدة، من عنصر تابع لمنطق الإنتاج إلى فاعل تاريخي قادر على إعادة تعريف علاقات العمل وفرض حضوره في المجالين الاجتماعي والسياسي، مما مهّد لظهور النقابات وتنظيم العمل وتوسيع نطاق تدخل الدولة في الشؤون الاجتماعية.

فعلى المستوى الاقتصادي، ارتفع حجم الإنتاج وتنوعت المنتجات، وعززت شبكة النقل من طرق وسكك حديدية القدرة التنافسية للمنتجات الصناعية في الأسواق المحلية والدولية، بينما أسهم النمو الصناعي في تحويل بلجيكا إلى لاعب تجاري محوري في أوروبا، مع تراجع تدريجي للدور النسبي للزراعة وانتقال اليد العاملة من الريف إلى المدن الصناعية، كما أدّت هذه التحولات إلى بروز طبقة رأسمالية صناعية قوية، ارتبطت بثروة المصانع ونفوذها الاقتصادي والاجتماعي، مع التأكيد على دور الدولة في تيسير التجارة الداخلية وخلق بيئة مؤاتية للنمو الصناعي والتجاري.

أما على الصعيد الاجتماعي، فقد أسهمت ظروف العمل القاسية وساعات العمل الطويلة والأجور المنخفضة في نشوء ديناميات احتجاجية وتنظيمية داخل طبقة العمال، مما أدى لاحقاً إلى سنّ أولى التشريعات العمالية في بلجيكا، مؤكداً أن الثورة الصناعية لم تكن مجرد تحول تقني، بل عملية إعادة إنتاج شاملة للبنية الاجتماعية والسياسية والاقتصادية للمجتمع.

من هذا المنطلق، يمكن اعتبار عقد 1865-1875 حجر الأساس لفهم الدولة الصناعية الحديثة في بلجيكا، حيث لا تُقاس الحداثة بعدد المصانع أو الماكينات، بل بقدرة المجتمع على استيعاب التحول، وإعادة إنتاج ذاته ضمن توازن دقيق بين رأس المال والعمل، وبين التوسع الاقتصادي والحاجة إلى التماسك الاجتماعي، مما يجعل هذه المدة نموذجاً تحليلياً لفهم الثورة الصناعية الأوروبية بوصفها عملية إعادة تشكيل شاملة للمجتمع بأبعاده الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب الأجنبية:

أ- الكتب البلجيكية:

1. Jaumain, S., (1998). Industrialisation et sociétés (1830–1970), la Belgique, Ellipses.
2. Lamalle, U., (1953). Histoire des chemins de fer belges, (3rd ed.), Bruxelles, Belgique: F. Callewaert.
3. Lebrun, P. & Bruwier, M. & Dhondt, J., (1979). Essai sur la Révolution Industrielle en Belgique (1770–1847), Bruxelles, Belgique.
4. Nicolai, E., (1885). Les chemins de fer de l'État en Belgique, 1834 – 1884: Étude historique, économique et statistique, Bruxelles, Belgique: F. Callewaert.

ب- الكتب الإنكليزية:

1. Day, Lance, & McNeil, Ian, (2003). Biographical Dictionary of the History of Technology, Routledge, Cockerill, William.
2. Dhondt, J. & Bruwier, M., (1970). The Emergence of Industrial Societies: The Industrial Revolution in Belgium and Holland (1700–1914) (Vol. 1), Fontana / Collins.
3. Hobsbawm, E., (1962). The Age of Revolution: Europe 1789–1848, Weidenfeld & Nicolson.
4. Landes, D. S., (1969). The Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present, Cambridge University Press.
5. Stearns, P. N., (2013). The Industrial Revolution in World History, (4th ed.), Westview Press.
6. Ville, S. P., (1990). Transport and the Development of the European Economy (1750–1918), Palgrave Macmillan, London.

ثانياً: المقالات والبحوث المنشورة:

أ- المقالات والبحوث البلجيكية:

1. Fédération des industries belges, Industries of Belgium, Comité central industriel de Belgique, 1922.
2. Guéneau, L., (1928). La production et la consommation de la soie artificielle dans le monde, Annales de géographie, 37 (210).

3. Hentenryk, G. Kurgan-Van & Degrève, D., (1985). Le commerce extérieur de la Belgique: Présentation critique des données statistiques, Revue belge de philologie et d'histoire, 63 (2).
4. Rozez, J., (1929). Les industries de Belgique: Encyclopédie illustrée de l'industrie belge (Vol. 1), Bruxelles, Belgique.
5. Verhaegen, P., (1912). La Dentelle belge, Bruxelles, Belgique.

ب- المقالات والبحوث الإنكليزية:

1. Kindleberger, C. P., (1975). The Rise of Free Trade in Western Europe 1820–1875, Journal of Economic History.
2. Perry Fairfax Nursey, The Cockerills of Liège, An Illustrated Weekly Journal for Iron and Steel Manufacturers, Metallurgists, Mine Proprietors, Engineers, Shipbuilders, Scientists, Capitalists, (31), 1839.
3. Puissant, J., (2018). The IWMA in Belgium (1865–1875), In Arise Ye Wretched of the Earth: The First International in a Global Perspective, Brill.
4. Simpson, C. J., (2013). The Food Industries of Europe in the Nineteenth and Twentieth Centuries, Routledge, London.
5. Ware, L. S., (1879). The sugar beet: Including a history of the beet sugar industry in Europe, varieties of the sugar beet, examination, soils, tillage, seeds and sowing, yield and cost of cultivation, harvesting, transportation, conservation, feeding qualities of the beet and the pulp, etc., Cornell University Library.

