

## التوسع الصناعي الأمريكي بعد الحرب الأهلية (1865-1900)

م.م. ضحى ثامر يوسف  
جامعة تكريت - كلية الاداب

### المستخلص

يتناول هذا البحث التوسع الصناعي الأمريكي في المدة الممتدة من نهاية الحرب الأهلية سنة 1865 حتى سنة 1900، بوصفها المرحلة التي انتقلت فيها الولايات المتحدة من مجتمع زراعي واسع إلى قوة صناعية كبرى ذات سوق قومية متكاملة وشركات عملاقة وطبقة عاملة حضرية متزايدة. ينطلق البحث من فرضية مفادها أن التصنيع الأمريكي لم يكن نتيجة الابتكار التقني وحده، بل جاء حصيلة تفاعل بين إعادة الإعمار السياسي، وتوحيد النظام النقدي والمصرفي، والتوسع السكاني، والهجرة، والموارد الطبيعية، وسياسات الحماية الجمركية، ثم ظهور الشركات الاحتكارية والتنظيم الفدرالي. اعتمدت الدراسة المنهج التاريخي التحليلي القائم على ترتيب الأحداث وفق تسلسلها الزمني، مع إبراز التواريخ الحاسمة باليوم والشهر والسنة كلما أمكن ذلك. وقد قُسم البحث إلى ثلاثة مباحث: الأول يدرس الأسس التي تشكلت بين 1865 و1877، والثاني يحلل مرحلة التسارع الصناعي والاندماج القومي بين 1877 و1887، والثالث يتناول صعود الاحتكارات وردود الفعل التنظيمية والاجتماعية بين 1887 و1900. وتوصل البحث إلى أن التوسع الصناعي الأمريكي كان عملية مركبة جمعت بين قوة الدولة وقوة السوق؛ وأن السكك الحديدية مثلت العمود الفقري للاندماج الاقتصادي؛ وأن توسع الشركات الكبرى ولد في المقابل أزمات اجتماعية وقانونية دفعت الدولة الفدرالية إلى التدخل التدريجي عبر قوانين تنظيم التجارة ومكافحة الاحتكار.

**الكلمات المفتاحية:** الولايات المتحدة الأمريكية؛ الحرب الأهلية؛ التصنيع؛ السكك الحديدية؛ العصر المذهب؛ الاحتكارات؛ العمل؛ قانون شيرمان.

### American Industrial Expansion After the Civil War (1865-1900)

Duha Thamer Yousef

Tikrit University - College of Arts

### Abstract

This research examines American industrial expansion from the end of the Civil War in 1865 to 1900, the period during which the United States transitioned from a large agrarian society to a major industrial power with a fully integrated national market, giant corporations, and a growing urban working class. The research is based on the premise that American industrialization was not solely the result of technological innovation, but rather the product of a complex interplay between political reconstruction, the unification of the monetary and banking system, railroad expansion, immigration, natural resources, protectionist trade policies, the rise of monopolies, and federal regulation. The study employs a historical-analytical approach, arranging events chronologically and highlighting key dates (day, month, and year) whenever possible. The research is divided into three sections: the first examines the foundations laid between 1865 and 1877; the second analyzes the period of industrial acceleration and national integration between 1877 and 1887; and the third addresses the rise of monopolies and the resulting regulatory and social responses between 1887 and 1900. The research

concluded that American industrial expansion was a complex process combining state power and market forces; that railroads formed the backbone of economic integration; and that the expansion of large corporations, in turn, generated social and legal crises that prompted the federal government to gradually intervene through trade regulation and antitrust laws.

**Keywords:** United States; Civil War; Industrialization; Railroads; Gilded Age; Monopolies; Labor; Sherman Act

### المقدمة

مثّلت نهاية الحرب الأهلية الأمريكية في 9 نيسان/أبريل 1865، عندما استسلم الجنرال روبرت لي أمام يوليسيس غرانت في أبوماتوكس، بداية مرحلة لا تقل أهمية عن الحرب ذاتها. فالمسألة لم تعد إعادة توحيد سياسي فحسب، بل إعادة بناء اقتصاد قومي قادر على امتصاص آثار الحرب وتوجيه موارد الشمال والغرب والجنوب في إطار سوق واحدة. لذلك لا يمكن فهم التصنيع بعد سنة 1865 من زاوية المصانع وحدها؛ إذ سبقه ورافقه تحول دستوري ومالي وإداري عميق أعاد تعريف علاقة الدولة بالسوق والانتماء والعمل والملكية (نوار وجمال الدين، 2001، ص 247-255؛ Foner, 1988, pp. 35-69).

برزت الولايات المتحدة الأمريكية في عام 1900 بوصفها إحدى أكبر القوى الصناعية في العالم، بعد أن قطعت خلال خمسة وثلاثين عامًا مسافة تاريخية سريعة من إعادة الإعمار إلى التصنيع الواسع. فقد امتدّت شبكة السكك الحديدية، واتسعت صناعة الحديد والصلب، وتبلورت مؤسسات الأعمال الحديثة، وظهرت شركات النفط والسكك الحديدية والاتصالات بوصفها مؤسسات تعمل على نطاق قومي واسع. ولم تكن هذه الظاهرة مجرد «نمو اقتصادي» محدود، بل مثّلت انتقالًا بنيويًا غير توزيع السكان والسلطة والثروة، وأعاد صياغة العلاقة بين المدن والريف والطبقات الاجتماعية (Chandler, 1977, pp. 79-121; Trachtenberg, 1982, pp. 3-20).

وتتبع أهمية البحث من أن المدة الممتدة بين عامي 1865 و1900 تفسر كثيرًا من عناصر القوة الأمريكية في القرن العشرين، وفي مقدمتها: السوق القومية، والإدارة العلمية للشركات، والرأسمالية المالية، والقدرة الإنتاجية الضخمة، وبداية التدخل الفدرالي في تنظيم الاقتصاد. غير أن هذه الحقبة لا تكشف جانب الإنجاز الصناعي وحده، بل تكشف أيضًا الوجه الآخر للتوسع الصناعي، وما رافقه من أزمات عمالية، وعنف اجتماعي، واتساع للهجرة، واستمرار للتمييز العرقي، وتصادم للاحتكار. ومن ثم فإن دراسة التصنيع الأمريكي تاريخيًا تقتضي الجمع بين منجزاته الاقتصادية وتكاليفه الاجتماعية والسياسية (Wiebe, 1967, pp. 11-44; Montgomery, 1987, pp. 1-29).

وتتمثل إشكالية البحث في السؤال الرئيس الآتي: كيف انتقلت الولايات المتحدة الأمريكية بعد الحرب الأهلية، وفي مدة قصيرة نسبيًا، من مرحلة إعادة الإعمار السياسي إلى مرحلة التوسع الصناعي الواسع؟ وما القوى التي جعلت هذا التوسع ممكنًا؟ وما النتائج التي ترتبت عليه حتى عام 1900؟ وتتفرع عن هذه الإشكالية أسئلة فرعية، أهمها: ما أثر التشريعات الدستورية والمالية في تشكيل سوق العمل والانتماء؟ وكيف أسهمت السكك الحديدية في بناء السوق القومية؟ وكيف تحولت الشركات من منشآت عائلية محدودة إلى مؤسسات كبرى ذات طابع احتكاري؟ وما طبيعة الاستجابة الاجتماعية والقانونية لهذا التحول؟

ويعتمد البحث المنهج التاريخي التحليلي؛ إذ يرتب الأحداث بحسب تسلسلها الزمني، ثم يفسر العلاقة السببية بين الوقائع الاقتصادية والسياسية والاجتماعية. وقد جرى التركيز على التواريخ الدقيقة لأن دراسة التاريخ المعاصر لا تكفي بالتحقيق العام، بل تتطلب تعيين اليوم والشهر والسنة عند تناول التشريعات والأزمات

والإضرابات والتحويلات المؤسسية. وبناءً على ذلك قُسمت الدراسة إلى ثلاثة مباحث متتابعة زمنياً: المبحث الأول 1865-1877، والمبحث الثاني 1877-1887، والمبحث الثالث 1887-1900.

### خطة البحث

- المبحث الأول: الأسس السياسية والاقتصادية للتوسع الصناعي الأمريكي، 1865-1877.
- المبحث الثاني: مرحلة التسارع الصناعي والاندماج القومي، 1877-1887.
- المبحث الثالث: الاحتكارات وردود الفعل التنظيمية والاجتماعية، 1887-1900.

جدول زمني موجز لأبرز الأحداث الصناعية والسياسية

| التاريخ                     | الحدث                                           | دلالاته في التوسع الصناعي                     |
|-----------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 9 نيسان/أبريل 1865          | استسلام لي في أبوماتوكس                         | نهاية الحرب وبداية إعادة بناء الاقتصاد القومي |
| 6 كانون الأول/ديسمبر 1865   | تصديق التعديل الثالث عشر                        | تحويل العمل من العبودية إلى سوق عمل حر اسمياً |
| 10 أيار/مايو 1869           | اكتمال أول خط حديدي عابر للقارة                 | ربط الشرق بالغرب وتوسيع السوق الداخلية        |
| 18 أيلول/سبتمبر 1873        | انهيار بيت جي كوك وبداية ذعر 1873               | كشف هشاشة التمويل السككي والمضاربات           |
| 1 كانون الثاني/يناير 1879   | استئناف الدفع بالذهب وفق سياسة الاستئناف النقدي | تعزيز الثقة بالعملة والائتمان                 |
| 2 كانون الثاني/يناير 1882   | تأسيس صندوق ستاندرد أويل ترست                   | نموذج مبكر للاحتكار الإداري المنظم            |
| 18 تشرين الثاني/نوفمبر 1883 | اعتماد مناطق الوقت السككية                      | توحيد الزمن العملي للسوق والنقل               |
| 4 أيار/مايو 1886            | حادثة هايماركت في شيكاغو                        | تصاعد التوتر بين رأس المال والعمل             |
| 8 كانون الأول/ديسمبر 1886   | تأسيس الاتحاد الأمريكي للعمل AFL                | تنظيم عمالي حرفي في مواجهة الشركات الكبرى     |
| 4 شباط/فبراير 1887          | قانون التجارة بين الولايات                      | أول تنظيم فدرالي مهم لصناعة السكك             |
| 2 تموز/يوليو 1890           | قانون شيرمان لمكافحة الاحتكار                   | بداية التشريع الفدرالي ضد التروستات           |
| 6 تموز/يوليو 1892           | إضراب هومستد في بنسلفانيا                       | أزمة العمل في صناعة الصلب                     |
| 11 أيار/مايو 1894           | بداية إضراب بولمان                              | تحول النزاع العمالي إلى أزمة نقل وطنية        |
| 9 تموز/يوليو 1896           | خطاب «صليب الذهب» لوليام ج. براين               | تسييس الخلاف حول الذهب والفضة والديون         |
| 14 آذار/مارس 1900           | قانون معيار الذهب                               | ترسيخ الإطار النقدي للرأسمالية الصناعية       |

## المبحث الأول: الأسس السياسية والاقتصادية للتوسع الصناعي الأمريكي (1865-1877)

لم يبدأ التوسع الصناعي الأمريكي بعد الحرب الأهلية من فراغ؛ فقد خرجت الولايات المتحدة من الحرب بجيش مُسَرَّح، ودين عام كبير، وبنية مالية آخذة في التشكل، وشمال صناعي منتصر، وجنوب زراعي مُنهك، وغرب واسع مفتوح أمام الاستيطان والاستثمار. لذلك يمكن النظر إلى المدة الممتدة بين عامي 1865 و1877 بوصفها مرحلة تأسيس للبنية السياسية والاقتصادية التي مهدت للتصنيع الواسع، لا بوصفها مرحلة ازدهار صناعي مكتمل. ففي هذه السنوات تشكلت شروط السوق القومية، وتبلورت الحاجة إلى رأس مال كبير، وتداخلت مسألة المواطنة والعمل الحر مع حاجة الاقتصاد إلى اليد العاملة والمنشآت وشبكات النقل (Foner, 1988, pp. 70–119; Atack & Passell, 1994, pp. 437–459).

المطلب الأول: نهاية الحرب الأهلية وإعادة تعريف العمل الحر (1865-1870)

في 9 نيسان/أبريل 1865 انتهت العمليات العسكرية الكبرى للحرب الأهلية الأمريكية باستسلام جيش فرجينيا الشمالية بقيادة الجنرال روبرت لي أمام قوات يوليسيس غرانت في أبوماتوكس. غير أن التحول السياسي ازداد تعقيداً بعد اغتيال الرئيس أبراهام لنكولن في 14 نيسان/أبريل 1865 ووفاته في 15 نيسان/أبريل من العام نفسه، ليتولى أندرو جونسون الرئاسة في لحظة انتقالية شديدة الحساسية. وقد جعلت هذه البداية الدامية من إعادة الإعمار قضية سياسية واقتصادية في آن واحد؛ إذ لم يكن السؤال مقتصرًا على كيفية إعادة الجنوب إلى الاتحاد، بل شمل أيضاً كيفية تحويل قوة العمل المستعبدة إلى قوة عمل حرة، ودمج الولايات المهزومة في اقتصاد وطني واحد (نوار وجمال الدين، 2001، ص 252–258؛ Foner, 1988, pp. 176–205).

ومثل التصديق على التعديل الثالث عشر في 6 كانون الأول/ديسمبر 1865، ثم إعلانه رسمياً في 18 كانون الأول/ديسمبر من العام نفسه، لحظة فاصلة في التاريخ الاجتماعي والاقتصادي للولايات المتحدة. فالغاء العبودية لم يكن مجرد إجراء أخلاقي أو دستوري، بل أسس لتحول واسع في سوق العمل الجنوبي؛ إذ أصبح ملايين المحررين جزءاً من علاقات عمل جديدة قائمة على الأجور والمزارعة والحركة العمالية. غير أن الحرية القانونية لم تؤدِّ مباشرة إلى مساواة اقتصادية فعلية؛ فقد برز نظام المزارعة بالمحاصة والديون الزراعية، وبقي الجنوب أقل اندماجاً في مسار التصنيع مقارنة بالشمال والغرب (Foner, 1988, pp. 66–90; Beard & Beard, 1944, pp. 407–415).

وفي 13 حزيران/يونيو 1866 أقر الكونغرس التعديل الرابع عشر، ثم صُدِّق عليه في 9 تموز/يوليو 1868، مانحاً المواطنة والحماية القانونية لكل من وُلدوا أو تنجسوا في الولايات المتحدة. وتكمن دلالاته الاقتصادية في أن الدولة الفدرالية أصبحت طرفاً مباشراً في تعريف الحقوق وحماية العقد والملكية والحريات الأساسية. وقد خدم هذا التحول بناء دولة قومية أكثر قدرة على فرض إطار قانوني موحد للسوق، على الرغم من أن التطبيق العملي لهذه المبادئ ظل متفاوتاً ومتعثراً، ولا سيما في الولايات الجنوبية (Foner, 1988, pp. 256–280; Hobsbawm, 1975, pp. 234–245).

أما التعديل الخامس عشر، الذي أقره الكونغرس في 26 شباط/فبراير 1869، وصُدِّق عليه في 3 شباط/فبراير 1870، فقد منح الرجال السود حق التصويت من حيث النص الدستوري. وعلى الرغم من أن هذا الحق تعرض لاحقاً للتقييد في الجنوب، فإنه في لحظة إعادة الإعمار منح المحررين موقعاً سياسياً داخل الدولة الجديدة. وبذلك ارتبطت مسألة التصنيع بمسألة المواطنة؛ فالنظام الصناعي الناشئ كان بحاجة إلى عمال أحرار، ومستهلكين، ومواطنين، لكنه في الوقت نفسه لم يكن قادراً على تجاوز التناقضات العرقية والاجتماعية التي خلفتها الحرب الأهلية (Foner, 1988, pp. 447–480; Montgomery, 1987, pp. 34–48).

ولم يكن الجنوب بعد عام 1865 قادراً على منافسة الشمال صناعياً؛ فقد أعاقته بنيته الزراعية، وما لحق بالطرق والسكك الحديدية من دمار، ونقص رأس المال، إمكاناته الصناعية. وفي المقابل امتلك الشمال خبرة صناعية أوسع، ومصارف أكثر تنظيماً، وشبكات نقل وموانئ وشركات قادرة على الاستثمار. ومن ثم تركزت دينامية التصنيع في الشمال الشرقي والغرب الأوسط، في حين ظل الجنوب ساحة لإعادة تنظيم العمل الزراعي أكثر من كونه مجالاً للتصنيع الكثيف؛ (Atack & Passell, 1994, pp. 461–475; Cashman, 1993, pp. 24–38).

#### المطلب الثاني: النظام المالي والانتماني وسياسات الحماية

أوجدت الحرب الأهلية الأمريكية، قبل نهايتها، أدوات مالية كان لها أثر عميق في مرحلة ما بعد عام 1865. فقد وُقِع قانون العملة الوطنية في 25 شباط/فبراير 1863، ثم عُذِل في حزيران/يونيو 1864 ليُعرف لاحقاً بقانون البنوك الوطنية. وقد ساعد هذا النظام على إنشاء مصارف ذات امتياز فدرالي، وتوحيد العملة الورقية، وربط إصدار النقد بسندات الحكومة. وبذلك توافر إطار انتماني أكثر انتظاماً لتمويل السكك الحديدية والمصانع والتجارة القومية، (Hughes & Cain, 2011, pp. 295–309; Atack & Passell, 1994, pp. 402–418).

وكان الدين العام، الذي تضخم بفعل الحرب، عاملاً ضاعطاً على الدولة، لكنه ساعد في الوقت نفسه على تعميق الأسواق المالية. فشراء المصارف لسندات الحكومة أوجد صلة مباشرة بين الدولة والتمويل الخاص، وجعل الثقة في السندات والعملة جزءاً أساسياً من شروط الاستثمار الصناعي. ومن هنا لا يمكن الفصل بين نشأة الرأسمالية الصناعية الأمريكية وبين قوة الدولة الفدرالية في مجالات الضريبة والدين والتنظيم النقدي (Bensel, 2000, pp. 21–57; Chandler, 1977, pp. 54–78).

ولعبت التعرفة الجمركية الحمائية دوراً مهماً في حماية الصناعات الوليدة، ولا سيما صناعات الحديد والنسيج والسلع المصنعة. فقد استند الجمهوريون بعد الحرب إلى رؤية اقتصادية تقوم على بناء السوق الوطنية، وتدعيم الحماية، وتشجيع التوسع الداخلي. وعلى الرغم من الخلاف بين المؤرخين حول مدى حسم التعرفة الجمركية وحدها في تفسير التصنيع الأمريكي، فإنها منحت المنتجين الأمريكيين هامشاً مهماً أمام المنافسة البريطانية، وشجعت رأس المال المحلي على الاستثمار داخل البلاد؛ (Hobsbawm, 1987, pp. 45–60; Hughes & Cain, 2011, pp. 319–333).

وفي 14 كانون الثاني/يناير 1875 وُقِع قانون استئناف الدفع النقدي، الذي قرر عودة الحكومة إلى قابلية تحويل العملة الورقية إلى ذهب ابتداءً من 1 كانون الثاني/يناير 1879. وقد أثارت هذه السياسة جدلاً واسعاً بين الدائنين والمدنيين؛ إذ رأى فيها أصحاب رأس المال ضماناً للثقة والاستقرار النقدي، بينما عدها المزارعون والمدنيون سياسة انكماشية تزيد عبء الديون. وسيظهر هذا الخلاف النقدي مجدداً في أزمة الفضة والذهب خلال تسعينيات القرن التاسع عشر، (Bensel, 2000, pp. 141–172; Wiebe, 1967, pp. 58–76).

وتكشف هذه المرحلة أن التصنيع الأمريكي كان مشروطاً بثلاثة عناصر مالية رئيسية: عملة أكثر انتظاماً، وسوق سندات واسعة، وحماية جمركية داعمة للصناعة الوطنية. وقد مكّنت هذه العناصر الشركات من الحصول على الائتمان اللازم لتمويل السكك الحديدية والمناجم والمصانع. غير أن النظام المالي ظل هشاً أمام المضاربة، كما سيتضح لاحقاً في ذعر عام 1873، لأن التمويل سبق في أحيان كثيرة العائد الحقيقي للمشروعات الاقتصادية الكبرى؛ (White, 2011, pp. 177–214; Josephson, 1934, pp. 67–90).

### المطلب الثالث: السكك الحديدية وبناء السوق القومية حتى أزمة 1873

يمثل يوم 10 أيار/مايو 1869 تاريخاً مفصلياً في مسار التوسع الصناعي الأمريكي؛ ففي ذلك اليوم اكتمل أول خط حديدي عابر للقارة عند برومونتوري في إقليم يوتا، حيث التقت خطوط شركتي يونيون باسيفك وسنترال باسيفك. ولم يكن هذا الحدث مجرد إنجاز هندسي أو تقني، بل كان إعلاناً عن دخول الولايات المتحدة مرحلة السوق القومية الممتدة من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ، كما مثل خطوة حاسمة في تحويل الغرب الأمريكي إلى مجال واسع للاستيطان والاستثمار واستخراج المواد الخام (White, 2011, pp. 1–20; Chandler, 1977, pp. 122–145).

وقد دفعت السكك الحديدية قطاعات صناعية عديدة إلى النمو؛ إذ احتاج توسعها إلى الحديد والصلب والفحم والخشب والقاطرات والعربات، فضلاً عن التمويل والتأمين والإدارة. وبسبب طبيعة هذه الشبكات الواسعة أصبحت السكك الحديدية أول نموذج لـ«العمل الكبير» في الولايات المتحدة؛ لأنها تطلبت هياكل إدارية متعددة المستويات، ومحاسبة دقيقة، وجدول زمنية منتظمة، وتنسيقاً بين مناطق واسعة ومتباعدة. وبذلك مهدت السكك الحديدية لظهور الشركة الحديثة، قبل أن تنتقل هذه الأنماط الإدارية إلى صناعات النفط والصلب والاتصالات (Chandler, 1977, pp. 81–121; Porter, 1973, pp. 1–34).

وساعدت منح الأراضي الفدرالية على تسريع بناء الخطوط الحديدية؛ إذ استخدمت الشركات الأراضي الممنوحة لها ضماناً للبيع أو الاقتراض. ومن ثم لم تكن الدولة بعيدة عن مسار التصنيع، بل أسهمت في تمويله بصورة غير مباشرة عبر الأرض والقانون والامتيازات. غير أن هذه العلاقة بين الدولة ورأس المال فتحت الباب أمام الفساد والمضاربة، كما ظهر في فضائح «كريدي موبلييه»، التي كشفت أن التوسع السككي جمع بين المشروع القومي والمصلحة الخاصة (White, 2011, pp. 35–76; Trachtenberg, 1982, pp. 57–84).

وفي 18 أيلول/سبتمبر 1873 انهار بيت «جي كوك وشركاه»، وكان مرتبطاً بتمويل السكك الحديدية، ولا سيما مشروع «نورثرن باسيفك»، فتفجرت أزمة مالية عُرفت بذعر عام 1873. وقد تبع ذلك إغلاق بورصة نيويورك عدة أيام، وتباطؤ بناء السكك الحديدية، وإفلاس عدد من الشركات، وارتفاع معدلات البطالة. وكشفت هذه الأزمة أن التوسع الصناعي لم يكن يسير في خط صاعد وثابت، بل كان يتقدم عبر دورات من المضاربة والانكماش. كما أضعفت الأزمة سياسياً مشروع إعادة الإعمار، وساهمت في تحويل الاهتمام العام من حقوق المحررين إلى قضايا النقد والعمل والأسعار (Hughes & Cain, 2011, pp. 334–348; Foner, 1988, pp. 512–530).

وبلغت اضطرابات السكك الحديدية ذروتها الاجتماعية في إضراب السكك الكبير عام 1877، الذي بدأ في 16 تموز/يوليو 1877 في مارتنزبرغ بولاية فرجينيا الغربية، على خلفية تخفيض الأجور، ثم امتد إلى بالتيمور وبيتسبرغ وشيكاغو وسانت لويس. وعلى الرغم من قمع الإضراب بالقوة، فإنه أظهر أن الرأسمالية الصناعية الأمريكية ولدت طبقة عاملة قادرة على تعطيل شريان الاقتصاد الوطني. ولذلك يمكن النظر إلى عام 1877 بوصفه نهاية رمزية لمرحلة التأسيس، وبداية لحقبة جديدة من الصراع الصناعي والاجتماعي المنظم (Montgomery, 1987, pp. 17–33; Cashman, 1993, pp. 65–82).

### المبحث الثاني: مرحلة التسارع الصناعي والاندماج القومي (1877-1887)

بعد انتهاء مرحلة إعادة الإعمار فعلياً عام 1877، اتجه اهتمام الدولة والمجتمع الأمريكي بصورة متزايدة نحو قضايا النمو الاقتصادي، والتوسع الحضري، والهجرة، وتنظيم سوق العمل. وفي هذه المرحلة برزت ملامح ما عُرف بـ«العصر المذهب» (The Gilded Age)، وهو مصطلح يعكس التناقض بين المظهر الخارجي

المتمثل في الازدهار الصناعي وتراكم الثروة، وبين الواقع الذي اتسم باتساع الفوارق الاجتماعية، وانتشار الفساد الإداري، وتصاعد الاحتكارات والصراعات العمالية. وخلال المدة الممتدة بين عامي 1877 و1887 شهد الاقتصاد الأمريكي تسارعاً ملحوظاً في بناء السكك الحديدية، وتوسعاً كبيراً في صناعات الصلب والنفط والكهرباء والاتصالات، بالتزامن مع تنامي الحركة العمالية وتصاعد مطالبها بتحسين ظروف العمل والأجور. وقد انتهت هذه المرحلة بصعود أول تدخل فدرالي واسع لتنظيم قطاع السكك الحديدية من خلال إنشاء لجنة التجارة بين الولايات (Interstate Commerce Commission) بموجب قانون التجارة بين الولايات الصادر في 4 شباط/فبراير 1887، وهو ما مثل تحولاً مهماً في علاقة الحكومة الفدرالية بالنشاط الاقتصادي والتنظيم الصناعي-77 (Wiebe, 1967, pp. 77-112; Trachtenberg, 1982, pp. 85-112; 101).

### المطلب الأول: السكك الحديدية وتوحيد الزمن والسوق

شهدت المدة الممتدة من أواخر سبعينيات القرن التاسع عشر إلى ثمانينياته استمراراً واضحاً في اتساع الشبكة السككية الأمريكية، حتى غدت السكك الحديدية أداة رئيسة لتوحيد السوق القومية، لا مجرد وسيلة للنقل. فقد نقلت القطارات الحبوب والماشية والفحم والحديد والسلع المصنعة عبر مسافات بعيدة، وربطت بين المزارع والمناجم والموانئ والمدن الصناعية. وبهذا تحولت الولايات المتحدة إلى اقتصاد متداخل، تتحدد فيه الأسعار وفق شبكة قومية واسعة، لا وفق أسواق محلية منعزلة (Chandler, 1977, pp. 145-169; Atack & Passell, 1994, pp. 476-503).

وفي 18 تشرين الثاني/نوفمبر 1883 اعتمدت شركات السكك الحديدية في الولايات المتحدة وكندا نظام مناطق الوقت القياسي. وعلى الرغم من أن هذه الواقعة تبدو إدارية بسيطة، فإنها تحمل دلالة عميقة في تاريخ التصنيع؛ فالنظام الصناعي يحتاج إلى ضبط الزمن، وتنظيم المواعيد، وتنسيق الحركة، وتقليل الفوضى بين المدن والمناطق. وهكذا فرضت السكك الحديدية زمناً اقتصادياً موحداً سبق التبنّي القانوني الكامل، وعبر عن انتقال المجتمع الأمريكي من إيقاع محلي زراعي إلى إيقاع صناعي منظم بالدقيقة والساعة (Chandler, 1977, pp. 170-185; Trachtenberg, 1982, pp. 112-128).

ولم يخلُ توسع السكك الحديدية من مشكلات بنوية عميقة؛ فقد مارست الشركات الكبرى التمييز في الأسعار، ومنحت خصومات سرية للشاحنين الكبار، ورفعت كلفة النقل على المزارعين وصغار المنتجين، كما استغلت احتكارها لبعض الخطوط القصيرة. وقد أدى ذلك إلى نشوء حركات احتجاج زراعية، وفي مقدمتها حركة الغرانجرز في سبعينيات القرن التاسع عشر، ثم تصاعدت المطالبة بتدخل تشريعي يحد من سلطة شركات السكك الحديدية وينظم علاقتها بالمزارعين والتجار والمستهلكين (McCraw, 1984, pp. 57-79; Wiebe, 1967, pp. 102-119).

وتوضح تجربة السكك الحديدية أن المؤسسة الصناعية الحديثة لم تكن مصنعة فقط، بل كانت شبكة إدارية ومالية ومعلوماتية واسعة. فقد احتاجت السكك إلى تقسيم العمل الإداري، وتعيين مديرين محترفين، وإعداد تقارير دورية، والاعتماد على أسواق رأس المال. ولهذا رأى ألفرد تشاندلر أن السكك الحديدية أنشأت نمط «اليد المرئية» للإدارة، أي أن التنسيق الإداري حل تدريجياً محل آليات السوق التقليدية في توجيه النشاط الاقتصادي الواسع (Chandler, 1977, pp. 6-12, 121-144).

وأسهمت السكك الحديدية أيضاً في فتح الغرب الأمريكي أمام الزراعة التجارية، ولا سيما زراعة القمح وتربية الماشية، كما ربطت إنتاج الغرب بمصانع الشرق وموانئ التصدير. ومع أن قانون الهومستيد وُقّع في 20 أيار/مايو 1862 قبل نهاية الحرب الأهلية، فإن أثره الاقتصادي اتضح بصورة أوسع بعد عام 1865 مع

توسع الاستيطان وشبكات السكك الحديدية؛ إذ منحت هذه الشبكات الأرض معنى إنتاجيًا جديدًا عندما ربطتها بالنقل والائتمان والأسواق القومية والدولية. (White, 2011, pp. 215–240; Hobsbawm, 1987, pp. 61–78).

### المطلب الثاني: الصلب والنفط والكهرباء والاتصالات

أصبح الصلب المادة المركزية في مسار التصنيع الأمريكي؛ لأنه دخل في بناء السكك الحديدية والجسور والمباني والآلات الثقيلة. وقد ارتبط اسم أندرو كارنيغي بصعود صناعة الصلب، لا بسبب امتلاكه المصانع وحدها، بل بسبب قدرته على دمج مراحل الإنتاج، وخفض الكلفة، وتحسين الإدارة الصناعية. وقد افتتحت أعمال إدغار تومسون للصلب في سبعينيات القرن التاسع عشر قرب بيتسبرغ، وأصبحت رمزًا للقدرة الأمريكية على إنتاج الصلب بكميات واسعة، وبكلفة أقل، وبأساليب تنظيمية أكثر تطورًا (Josephson, 1934, pp. 113–142; Porter, 1973, pp. 35–57).

ولم يكن نجاح كارنيغي منفصلاً عن توسع السكك الحديدية؛ فالطلب المتزايد على القضبان والجسور والقاطرات منح صناعة الصلب سوقًا واسعة ومستمرة. كما أسهمت تقنيات بيسمر والفرن المفتوح في تخفيض كلفة الإنتاج وزيادة حجم المخرجات. ومع كل انخفاض في كلفة الصلب زادت القدرة على بناء السكك والجسور والمنشآت العمرانية، فتكوّنت حلقة متبادلة بين النقل والصناعة: السكك تطلب الصلب، والصلب يخفض كلفة السكك والتوسع العمراني (Chandler, 1977, pp. 240–260; Hughes & Cain, 2011, pp. 349–368).

وفي قطاع النفط يبرز تاريخ 2 كانون الثاني/يناير 1882 بوصفه محطة مهمة، حين تأسس صندوق ستاندرد أوليل ترست. فقد كان جون د. روكفلر قد بدأ قبل ذلك في تكرير النفط وتنظيم النقل والتوزيع، غير أن صيغة «الترست» جعلت السيطرة على شركات متعددة ممكنة من خلال أمناء يديرونها كوحدة اقتصادية واحدة. وبهذا المعنى لم يكن النفط مجرد صناعة طاقة، بل أصبح مختبرًا قانونيًا وإداريًا لفكرة الاحتكار الحديث (Chernow, 1998, pp. 171–210; Josephson, 1934, pp. 254–289).

واعتمدت ستاندرد أوليل على التكامل الرأسي، أي السيطرة على التكرير والنقل والتخزين والتسويق، كما استفادت من الخصومات السككية ومن سياسة شراء المنافسين أو الضغط عليهم. وقد أدى هذا النمو إلى تخفيض أسعار بعض المنتجات النفطية، لكنه أثار في الوقت نفسه خوفًا عميقًا من سلطة الشركة الكبرى القادرة على التحكم بالأسواق والمنافسين. ولذلك سيصبح قطاع النفط لاحقًا أحد المبررات الأساسية لظهور تشريعات مكافحة الاحتكار في الولايات المتحدة، 1984 (Chernow, 1998, pp. 211–248; McCraw, 1984, pp. 80–94).

وشهدت هذه الحقبة أيضًا ثورة مهمة في مجالي الاتصالات والكهرباء. ففي 7 آذار/مارس 1876 حصل ألكسندر غراهام بيل على براءة اختراع الهاتف، ثم افتتح توماس إديسون محطة بيرل ستريت في نيويورك في 4 أيلول/سبتمبر 1882، لتغزو الكهرباء عنصرًا جديدًا في الصناعة والمدينة. وعلى الرغم من أن الأثر الكامل للكهرباء سيتعمق في القرن العشرين، فإن بداياته في ثمانينيات القرن التاسع عشر أظهرت انتقالًا تدريجيًا من اقتصاد يعتمد على الفحم والبخار وحدهما إلى اقتصاد يقوم على الطاقة والشبكات والخدمات الحضرية. (Brands, 2010, pp. 206–235; Hughes & Cain, 2011, pp. 369–382).

وتدل هذه الصناعات مجتمعة على أن التوسع الصناعي الأمريكي لم يكن نتاج قطاع واحد، بل حصيلة تضافر السكك الحديدية والصلب والنفط والكهرباء والاتصالات في بناء اقتصاد قومي مترابط. كما أن كل قطاع منها أنتج شكلًا إداريًا وتنظيميًا جديدًا؛ فالسكك الحديدية أنتجت الإدارة الواسعة، والصلب عزز التكامل الإنتاجي،

والنفط قدّم نموذج الترست، أما الكهرباء فأُسست لفكرة شبكة الخدمة الحضرية. وبذلك انتقلت الولايات المتحدة من اقتصاد يقوم على وحدات إنتاج محدودة إلى اقتصاد تنظمه الشركات الكبرى والشبكات القومية الواسعة. (Chandler, 1977, pp. 287–314; Porter, 1973, pp. 58–84).

### المطلب الثالث: الهجرة والمدينة والعمل الصناعي

احتاج التوسع الصناعي الأمريكي إلى قوة عمل ضخمة ومتزايدة، لذلك ارتبط نمو المصانع والمناجم وشبكات السكك الحديدية بموجات الهجرة الأوروبية الواسعة، وانتقال أعداد كبيرة من الأمريكيين من الأرياف إلى المدن الصناعية. ولم تعد المدينة الصناعية مجرد مركز إداري أو تجاري، بل تحولت إلى فضاء يجمع بين الإنتاج والعمل والسكن والاستهلاك، وفي الوقت نفسه أصبحت مسرحاً للتوترات الاجتماعية والاقتصادية. وفي هذا السياق شهدت مدن مثل شيكاغو وبيتسبرغ وكليفلاند ونيويورك نموًا سريعًا نتيجة النقاء السكك الحديدية بالمصانع ورؤوس الأموال والمهاجرين، الأمر الذي جعلها مراكز رئيسة للتصنيع الأمريكي. (Cashman, 1993, pp. 90–118; Trachtenberg, 1982, pp. 129–154).

واتسمت أوضاع العمال خلال هذه المرحلة بطول ساعات العمل، وتقلب الأجور، وضعف الحماية القانونية. ومع تكرار دورات الكساد الاقتصادي، وجد كثير من العمال أنفسهم عرضة لتخفيض الأجور أو التسريح السريع، الأمر الذي دفع قطاعات واسعة منهم إلى الانضمام إلى النقابات والجمعيات العمالية والمشاركة في الاحتجاجات والإضرابات. وتؤكد هذه التجربة أن مفهوم «العمل الحر»، الذي برز بعد الحرب الأهلية، لم يكن يعني بالضرورة عملاً مستقرًا أو عادلاً، بل ظل خاضعاً لقوة السوق ونفوذ الشركات الصناعية الكبرى. (Montgomery, 1987, pp. 49–88; Foner, 1988, pp. 604–612).

وفي 4 أيار/مايو 1886 وقعت حادثة هايماركت في مدينة شيكاغو، عقب تجمع عمالي للمطالبة بتحديد يوم العمل بثمان ساعات، وانفجار قنبلة وسط قوات الشرطة، أعقبته محاكمات أثارت جدلاً واسعاً داخل الولايات المتحدة وخارجها. وبصرف النظر عن الجدل المتعلق بالمسؤولية المباشرة عن الحادثة، فقد أصبحت هايماركت رمزاً للخوف من الراديكالية العمالية، واستُخدمت من قبل قطاعات من رجال الأعمال ووسائل الإعلام لتشويه صورة التنظيمات العمالية. ومن ثم تركت الحادثة أثراً واضحاً في تطور الحركة العمالية الأمريكية، التي أخذت تتأرجح بين الاتجاهات الثورية والنقابية الإصلاحية الأكثر اعتدالاً. (Montgomery, 1987, pp. 171–195; Cashman, 1993, pp. 123–139).

وفي 8 كانون الأول/ديسمبر 1886 تأسس الاتحاد الأمريكي للعمل (AFL) في مدينة كولومبوس بولاية أوهايو بقيادة صموئيل غومبرز. وقد ركز الاتحاد على تنظيم العمال المهرة، وتحسين الأجور، وتقليل ساعات العمل من خلال المفاوضة الجماعية، مبتعداً نسبياً عن الطروحات الإصلاحية الشاملة التي تبنتها منظمة «فرسان العمل». ويعكس هذا التحول إدراكاً متزايداً بأن الاقتصاد الصناعي الجديد يحتاج إلى تنظيم نقابي دائم، إلا أنه كشف في الوقت نفسه حدود التضامن العمالي، بسبب استبعاد قطاعات من العمال غير المهرة والنساء والسود والمهاجرين في كثير من الحالات. (Montgomery, 1987, pp. 196–224; Wiebe, 1967, pp. 120–138).

وشهدت هذه المرحلة أيضاً توترات عرقية ارتبطت بسوق العمل، كان أبرزها صدور قانون استبعاد الصينيين في 6 أيار/مايو 1882. فقد استخدم عدد من العمال البيض والسياسيين خطاب المنافسة على فرص العمل ومستويات الأجور لتبرير تقييد هجرة العمال الصينيين، ولا سيما في ولايات الغرب ومشروعات السكك الحديدية. ويكشف ذلك أن سوق العمل الذي أفرزه التوسع الصناعي لم يكن سوقاً محايداً، بل تأثر بعوامل العرق والجنسية والجنس والموقع الجغرافي، وهو ما انعكس بصورة واضحة على السياسات الاقتصادية

والاجتماعية في الولايات المتحدة خلال العقود الأخيرة من القرن التاسع عشر (Hobsbawm, 1987, pp. 79-92; Trachtenberg, 1982, pp. 155-172).

### المبحث الثالث: الاحتكارات وردود الفعل التنظيمية والاجتماعية (1887-1900)

دخلت الولايات المتحدة الأمريكية بعد عام 1887 مرحلة أصبح فيها السؤال الصناعي سؤالاً سياسياً مباشراً؛ فلم يعد الأمر مقتصرًا على نمو المصانع أو امتداد خطوط السكك الحديدية، بل أصبح مرتبطاً بقضايا تنظيمية كبرى، من أبرزها: من يضبط سلطة السكك الحديدية؟ ومن يحد من نفوذ التروستات والاحتكارات؟ وكيف تُدار العلاقة بين رأس المال والعمل؟ وكيف يُحسم الجدل النقدي بين أنصار الذهب وأنصار الفضة؟ وفي هذه المرحلة تحوّل التوسع الصناعي من مجرد بناء منشآت وخطوط نقل إلى بناء مؤسسات احتكارية كبرى، وتشريعات فدرالية، وصراعات اجتماعية وسياسية واسعة. ومن ثم يمكن القول إن السنوات الممتدة بين 1887 و1900 شهدت انتقال الرأسمالية الأمريكية من مرحلة التوسع السريع إلى مرحلة البحث عن التنظيم، وإن ظل هذا التنظيم في بداياته محدوداً ومتردداً وغير قادر على ضبط كل آثار التحول الصناعي (Bensel, 2000, pp. 173-220; McCraw, 1984, pp. 95-121).

### المطلب الأول: من تنظيم السكك إلى قانون شيرمان

في 4 شباط/فبراير 1887 أقر قانون التجارة بين الولايات، وأنشئت بموجبه لجنة التجارة بين الولايات (ICC). وتكمن أهمية هذا القانون في أنه جعل السكك الحديدية أول صناعة أمريكية تخضع لتنظيم فدرالي مباشر. فقد ألزمت شركات السكك بتطبيق أسعار «عادلة ومعقولة»، ومُنعت الخصومات السرية وبعض صور التمييز بين الشاحنين. وعلى الرغم من أن سلطة اللجنة كانت محدودة في بدايتها، فإن القانون مثّل اعترافاً رسمياً بأن السوق القومية الواسعة لم تعد قادرة على تنظيم نفسها ذاتياً، وأنها تحتاج إلى دولة فدرالية منظمة تتدخل لضبط المصالح المتعارضة داخل الاقتصاد الصناعي (McCraw, 1984, pp. 57-92; Wiebe, 1967, pp. 139-156).

ولم يأت قانون عام 1887 من فراغ؛ فقد سبقته احتجاجات واسعة من المزارعين والولايات ضد احتكار الخطوط القصيرة والتمييز في الأسعار. كما كانت قضية Munn v. Illinois عام 1877 قد أيدت حق الولايات في تنظيم بعض المرافق ذات المنفعة العامة، غير أن اتساع التجارة بين الولايات جعل التنظيم المحلي وحده غير كافٍ. وهكذا أصبح تدخل الكونغرس ضرورة عملية في اقتصاد صارت شبكاته الصناعية والتجارية عابرة لحدود الولايات (McCraw, 1984, pp. 43-56; Bensel, 2000, pp. 221-240).

وفي 2 تموز/يوليو 1890 وقّع الرئيس بنجامين هاريسون قانون شيرمان لمكافحة الاحتكار، وهو أول قانون فدرالي عام يستهدف التروستات والترتيبات المقيدة للتجارة. ويظهر توقيت هذا القانون أن الاحتكارات لم تعد مجرد خلافات بين منافسين داخل السوق، بل أصبحت مسألة رأي عام وسياسة وطنية. فقد مثّلت ستاندرد أويل، وتروستات السكر واللحوم والسكك الحديدية، أمثلة واضحة على قدرة الشركات الكبرى على السيطرة على الأسعار والإنتاج والدخول إلى الأسواق (Chernow, 1998, pp. 322-340; McCraw, 1984, pp. 122-138).

غير أن قانون شيرمان كان في بدايته غامض المصطلحات وضعيف التطبيق. ففي قضية United States v. E. C. Knight عام 1895 ضيّقت المحكمة العليا معنى التجارة بين الولايات، الأمر الذي صعب استخدام القانون ضد بعض الاحتكارات الصناعية. ولذلك لم يتحول القانون إلى أداة فعالة لمكافحة الاحتكار إلا في عهد ثيودور روزفلت وما بعده. ومع ذلك، فإن قيمته التاريخية في تسعينيات القرن التاسع عشر تكمن في أنه فتح

باباً جديداً في الفكر القانوني والاقتصادي الأمريكي، يتمثل في قبول مبدأ تدخل الحكومة الفدرالية للحد من التركيز الاقتصادي المفرط. (Wiebe, 1967, pp. 157–176; McCraw, 1984, pp. 139–151)

وتزامنت قوانين التنظيم الاقتصادي مع استمرار السياسات الجمركية الحمائية، ومنها تعرفه ماكنلي التي أصبحت قانوناً في 1 تشرين الأول/أكتوبر 1890، ثم تعرفه دينغلي في 24 تموز/يوليو 1897. وقد مثلت هذه السياسات تحالفاً واضحاً بين الصناعة والحزب الجمهوري؛ إذ دافع مؤيدوها عنها بوصفها حماية للمنتجين المحليين ولأجور العمال، بينما رأى معارضوها أنها ترفع الأسعار وتمنح الاحتكارات حماية إضافية. وهنا يظهر أحد التناقضات الرئيسية في التجربة الصناعية الأمريكية: فالدولة كانت تحمي الصناعة من المنافسة الخارجية، ثم تحاول في الوقت نفسه تنظيم قوتها المتنامية داخل السوق الوطنية. (Bensel, 2000, pp. 241–278; Hughes & Cain, 2011, pp. 383–397).

### المطلب الثاني: أزمت العمل الكبرى: هومستد وبولمان

في 6 تموز/يوليو 1892 اندلع النزاع المسلح في هومستد بولاية بنسلفانيا بين عمال مصنع كارنيغي للصلب وحراس بينكرتون الذين استأجرهم هنري كلاي فريك. وكان جوهر النزاع يدور حول الأجور، والاعتراف بالنقابة، والسيطرة الفعلية على المصنع. وقد أظهر هذا الحدث أن صناعة الصلب، رغم رمزيتها في خطاب التقدم الصناعي الأمريكي، قامت على علاقة قوة حادة بين الإدارة والعمال، وأن التوسع الصناعي لم يكن منفصلاً عن الصراع الاجتماعي داخل مواقع الإنتاج. (Josephson, 1934, pp. 143–172; Montgomery, 1987, pp. 225–248).

وتكشف حادثة هومستد تناقض صورة أندرو كارنيغي العامة؛ فقد قدّم نفسه راعياً للتقدم والثقافة والعمل، غير أن شركته انتهت إلى مواجهة عنيفة مع العمال. وعلى الرغم من أن كارنيغي كان في اسكتلندا وقت الصدام، فإن سياسات شركته الهادفة إلى كسر النقابة جعلت الحدث مرتبطاً باسمه وبمؤدجه الإداري. وبعد تدخل ميليشيا الولاية، خسر العمال المعركة، وتراجع نفوذ نقابات الصلب لسنوات طويلة، الأمر الذي عزز سلطة الإدارة داخل الصناعة الثقيلة. (Brands, 2010, pp. 344–364; Cashman, 1993, pp. 190–205).

وبعد ذلك بعامين، بدأت أزمة بولمان في 11 أيار/مايو 1894، عندما أضرب عمال شركة بولمان في شيكاغو احتجاجاً على خفض الأجور مع بقاء الإيجارات مرتفعة في بلدة الشركة. ثم اتسع النزاع عندما أعلن الاتحاد الأمريكي للسكك (ARU)، بقيادة يوجين دبس، مقاطعة عربات بولمان، فتحول الإضراب من نزاع محلي داخل شركة واحدة إلى أزمة نقل وطنية عطلت البريد والتجارة وأربكت حركة السكك الحديدية في أنحاء واسعة من البلاد. (Montgomery, 1987, pp. 249–276; Wiebe, 1967, pp. 177–193).

وفي 3 تموز/يوليو 1894 أمر الرئيس غروفر كليفلاند بإرسال القوات الفدرالية إلى شيكاغو بحجة حماية البريد وتنفيذ أوامر المحاكم، ثم انتهى الإضراب في 20 تموز/يوليو 1894 بعد الاعتقالات والقمع. وقد كشفت أزمة بولمان أن الحكومة الفدرالية، التي بدأت بتنظيم السكك الحديدية للحد من الاحتكار، كانت مستعدة أيضاً لاستخدام سلطتها ضد العمال عندما يُنظر إلى الإضراب بوصفه تهديداً للتجارة القومية والنظام العام. وبذلك أظهرت الأزمة حدود الحياد الحكومي في العلاقة بين رأس المال والعمل. (Montgomery, 1987, pp. 277–304; McCraw, 1984, pp. 152–166).

ومن المفارقات أن الكونغرس أقر عيد العمال عيداً فدرالياً في 28 حزيران/يونيو 1894، أي أثناء أزمة بولمان تقريباً، في محاولة لامتصاص الغضب العمالي وإظهار اعتراف رمزي بدور العمال في بناء الدولة الصناعية. غير أن هذه الرمزية الاحتفالية لم تعالج الأسباب العميقة للنزاع، وفي مقدمتها طول ساعات العمل، وهشاشة الأجور، وقوة الشركات، وضعف الحماية النقابية. ولذلك بقيت المسألة العمالية جزءاً أساسياً من

سؤال التصنيع الأمريكي حتى مطلع القرن العشرين; 206–218; Cashman, 1993, pp. 305–320).  
Montgomery, 1987, pp.

### المطلب الثالث: أزمة 1893، الجدل النقدي، ونهاية القرن الصناعي

بدأت أزمة عام 1893 بانكماش مالي عميق ارتبط بفشل عدد من شركات السكك الحديدية والمصارف والمؤسسات الاستثمارية، إضافة إلى تصاعد الشكوك بشأن احتياطي الذهب والسياسة النقدية المرتبطة بالفضة. وقد عكست هذه الأزمة، كما حدث في ذعر عام 1873، هشاشة الرأسمالية الأمريكية التي قامت على التوسع السريع والائتمان والمضاربة. إلا أن أزمة 1893 كانت أشد تأثيراً في الرأي العام؛ إذ تزامنت مع ارتفاع معدلات البطالة واتساع نطاق الاحتجاجات الشعبية، وكان أبرزها مسيرة «جيش كوكسي» التي وصلت إلى واشنطن في 1 أيار/مايو 1894 مطالبة بتدخل الحكومة لتوفير فرص العمل للعاطلين عن العمل (Bensel, 2000, pp. 279–320; Wiebe, 1967, pp. 194–214).

وفي 1 تشرين الثاني/نوفمبر 1893 ألغي قانون شراء الفضة لشيرمان، الأمر الذي زاد من غضب أنصار الفضة الحرة، ولا سيما المزارعين والمدينين في ولايات الغرب والجنوب. وكان الخلاف النقدي في جوهره يعكس انقساماً اجتماعياً واقتصادياً واضحاً؛ إذ مال أصحاب المصارف والدائنون ورجال المال إلى تأييد معيار الذهب بوصفه أساساً للاستقرار المالي، في حين رأى المدينون والمزارعون أن توسيع الكتلة النقدية من خلال الفضة من شأنه تخفيف أعباء الديون ورفع أسعار المنتجات الزراعية. وبذلك أصبح الجدل حول السياسة النقدية ساحة للصراع بين الرأسمالية المالية والاقتصاد الزراعي التجاري (Bensel, 2000, pp. 321–358; Hobsbawm, 1987, pp. 93–110).

وبلغ هذا الجدل ذروته في 9 تموز/يوليو 1896 عندما ألقى وليام جيننغز براين خطابه الشهير «صليب الذهب» أمام المؤتمر الوطني للحزب الديمقراطي في مدينة شيكاغو، منتقداً ربط مستقبل الشعب الأمريكي بمعيار الذهب وحده. وعلى الرغم من التأثير السياسي الكبير لهذا الخطاب، فقد فاز المرشح الجمهوري وليام ماكنلي في انتخابات 3 تشرين الثاني/نوفمبر 1896، مستنداً إلى تحالف قوي ضم رجال الصناعة والمال وأنصار الحماية الجمركية. وقد عدّ كثير من المؤرخين هذه الانتخابات نقطة تحول حاسمة كرّست هيمنة النظام الصناعي والمالي على حساب الحركة الشعبية والاتجاهات المؤيدة للفضة الحرة (Bensel, 2000, pp. 359–412; Brands, 2010, pp. 448–477).

وفي 14 آذار/مارس 1900 وُقّع قانون معيار الذهب، الذي جعل الذهب الأساس الرسمي للنظام النقدي الأمريكي. وعلى الرغم من أن هذا التاريخ يقع في نهاية المدة الزمنية التي يتناولها البحث، فإنه يمثل خاتمة منطقية لمسار بدأ بعد الحرب الأهلية، تمثل في توحيد العملة، وتقوية النظام المصرفي، وتنظيم الائتمان، وحسم الصراع النقدي لمصلحة رأس المال المالي والصناعي. وبهذا دخلت الولايات المتحدة القرن العشرين بإطار نقدي أكثر استقراراً، واقتصاد صناعي أكثر تركيزاً وتنظيماً (Bensel, 2000, pp. 413–450; Hughes & Cain, 2011, pp. 398–412).

وبحلول عام 1900 كانت الولايات المتحدة قد امتلكت معظم مقومات القوة الصناعية الكبرى، وفي مقدمتها الموارد الطبيعية الوفيرة، والسوق الداخلية الواسعة، وشبكة السكك الحديدية الممتدة، والشركات الصناعية الضخمة، واليد العاملة المهاجرة، والنظام المالي المتطور، والقدرة التقنية المتنامية. إلا أن هذه الإنجازات رافقتها تناقضات عميقة اتسم بها «العصر المذهب»، تمثلت في اتساع الفوارق في توزيع الثروة، وتصاعد الصراعات العمالية، ونمو الاحتكارات، واستمرار الفساد السياسي، والتوتر الدائم بين مبدأ الحرية الاقتصادية ومتطلبات التنظيم الحكومي. ومن ثم فإن التوسع الصناعي الأمريكي خلال المدة 1865–1900 لا يمكن

تفسيره بوصفه قصة نجاح متواصلة، بل بوصفه مسارًا تاريخيًا معقدًا تشكلت فيه القوة الصناعية الأمريكية عبر تفاعل مستمر بين الدولة والسوق والمجتمع (Wiebe, 1967, pp. 215–240). (Trachtenberg, 1982, pp. 173–208; Wiebe, 1967, pp. 215–240).

مناقشة تحليلية عامة: تفسير دينامية التوسع الصناعي

يمكن تفسير التوسع الصناعي الأمريكي بعد عام 1865 من خلال نموذج العوامل المتداخلة، لا من خلال عامل واحد منفرد. فالمدرسة التي تُرجع الصعود الصناعي إلى وفرة الموارد الطبيعية وحدها تُهمل دور القانون والائتمان والتنظيم الإداري، كما أن المدرسة التي تركز على رجال الأعمال وحدهم تغفل دور الدولة الفدرالية في منح الأراضي، وحماية السوق، وتنظيم العملة، وتوفير الإطار القانوني للنشاط الاقتصادي. لذلك يبدو التصنيع الأمريكي نتيجة توازن متحرك بين المبادرة الخاصة والقوة العامة، وبين السوق والدولة، وبين رأس المال والتنظيم. (Chandler, 1977, pp. 314–344; Bensel, 2000, pp. 451–480).

وكان الاتساع الجغرافي للولايات المتحدة ميزة اقتصادية مهمة، لكنه لم يكن كافيًا بذاته قبل توفر وسائل النقل الحديثة. فالمسافة الواسعة قد تتحول إلى عائق اقتصادي إذا غابت السكك الحديدية، لكنها أصبحت ميزة إنتاجية وتجارية عندما ربطت الخطوط الحديدية الموارد بالأسواق. ومن هنا تحول الغرب إلى مخزن للقمح والماشية والمعادن، في حين بقي الشمال الشرقي مركزًا للتمويل والتصنيع والموانئ والتجارة الخارجية (White, 2011, pp. 241–276; Attack & Passell, 1994, pp. 504–530).

وتدل التجربة الأمريكية على أن الصناعة الحديثة احتاجت إلى الإدارة بقدر حاجتها إلى الآلات. فكلما اتسعت الشركات وتعددت فروعها، زادت الحاجة إلى مديريين ومحاسبين ومهندسين ومكاتب مركزية وأنظمة متابعة وتقارير دورية. وقد أفرز ذلك طبقة إدارية جديدة لا تملك دائمًا رأس المال، لكنها تدير حركته وتنسق نشاطه. وتمثل هذه الظاهرة إحدى السمات المميزة للرأسمالية الأمريكية في العصر المذهب، قياسًا برأسمالية الورشة الصغيرة أو التاجر المحلي. (Chandler, 1977, pp. 345–377; Porter, 1973, pp. 85–101).

كما أن التوسع الصناعي لم يكن منفصلًا عن الثقافة السياسية للجمهوريين بعد الحرب الأهلية. فقد جمع المشروع الجمهوري بين فكرة العمل الحر، والحماية الجمركية، والبنك الوطني، والتوسع السكاني نحو الغرب. وعلى الرغم من أن هذا المشروع رفع شعار الفرصة الفردية والمواطنة الاقتصادية، فإنه خلق عمليًا بيئة مواتية لنمو رأس المال الكبير، الأمر الذي يفسر التحول من خطاب المساواة الجمهورية إلى واقع تفاوت صناعي واجتماعي واسع. (Foner, 1988, pp. 580–604; Bensel, 2000, pp. 481–500).

ويبدو أن الاحتكار لم يكن انحرافًا عابرًا في مسار الرأسمالية الأمريكية، بل كان في أحد جوانبه محاولة من الشركات الكبرى لضبط فوضى المنافسة داخل سوق قومية واسعة. فالتروستات كانت، من وجهة نظر أصحابها، وسيلة لتقليل الهدر، وتثبيت الأسعار، وضمان الاستثمار طويل الأجل. غير أنها من وجهة نظر الجمهور والمزارعين وصغار المنتجين كانت تهديدًا للحرية الاقتصادية والمنافسة العادلة. لذلك ظهر قانون شيرمان لمكافحة الاحتكار بوصفه نتيجة لهذا التناقض، لا بوصفه قرارًا مفاجئًا أو معزولًا عن سياقه التاريخي (McCraw, 1984, pp. 167–190; Chernow, 1998, pp. 341–365).

أما الحركة العمالية، فقد كانت التعبير الاجتماعي الأوضح عن حدود الحلم الصناعي الأمريكي. فقد وعدت الرأسمالية الصناعية بفرص واسعة للعمل والتقدم، لكنها أنتجت أيضًا عدم أمان اقتصادي، وبيئات عمل خطيرة، وسكنًا مكتظًا، وتفاوتًا واضحًا في توزيع الثروة. ولذلك لم تكن الإضرابات العمالية مجرد رفض للأجور المنخفضة، بل كانت مطالبة ضمنية بالاعتراف بالعمال طرفًا أساسيًا في النظام الصناعي الجديد (Montgomery, 1987, pp. 321–358; Cashman, 1993, pp. 219–240).

وانتهى القرن التاسع عشر والولايات المتحدة تمتلك اقتصادًا صناعيًا كبيرًا، لكنها لم تكن قد حسمت بعد مسألة العدالة الاجتماعية والتنظيم الاقتصادي. وسيظهر ذلك لاحقًا في العصر التقدمي، عندما اتسعت قوانين التنظيم والعمل والصحة العامة ومكافحة الاحتكار. ومن ثم فإن عام 1900 لا يمثل نهاية القصة، بل يمثل نقطة انتقال من رأسمالية التوسع السريع إلى رأسمالية الإصلاح والتنظيم (Wiebe, 1967, pp. 241–280; McCraw, 1984, pp. 191–220).

وبناءً على ذلك، فإن القيمة التاريخية لهذه الحقبة تكمن في أنها تفسر كيفية نشوء القوة الأمريكية الحديثة. فلم تنشأ هذه القوة من الحرب وحدها، ولا من السوق وحدها، بل من قدرة المجتمع الأمريكي على تحويل الحرب والأرض والمال والهجرة والتقنية إلى منظومة إنتاج ضخمة. غير أن هذه المنظومة حملت في داخلها تناقضات عميقة بين الحرية والاحتكار، وبين النمو والعدالة، وبين المبادرة الفردية والتنظيم العام، وهي تناقضات سترافق صعود الولايات المتحدة في القرن العشرين.

### الخاتمة

يتضح من الدراسة أن التوسع الصناعي الأمريكي بعد الحرب الأهلية كان عملية تاريخية مركبة، بدأت بإعادة بناء الدولة والمواطنة والنظام المالي، ثم تسارعت عبر السكك الحديدية والصلب والنفط والكهرباء والهجرة، وانتهت إلى مواجهة مشكلات الاحتكار والعمل والتنظيم. وقد أكدت الوقائع أن عام 1865 لم يكن نهاية حرب فحسب، بل كان بداية إعادة صياغة شاملة للاقتصاد الأمريكي.

كان العامل الحاسم الأول في هذا التحول هو بناء السوق القومية، وقد أدت السكك الحديدية هذا الدور أكثر من أي قطاع آخر. فاكتمال أول خط حديدي عابر للقارة في 10 أيار/مايو 1869 لم يربط الساحلين فقط، بل ربط الأسعار والزمن والعمل والتمويل، وجعل الإنتاج الكبير ممكنًا. ومن تجربة السكك الحديدية تعلمت الشركات الأمريكية الإدارة الحديثة، والتخطيط، والتمويل واسع النطاق.

أما العامل الثاني فتمثل في الإطار المالي والسياسي؛ إذ خلقت قوانين البنوك الوطنية، والعملية الموحدة، والتعرفة الحمائية، واستئناف الدفع بالذهب، شروطًا ضرورية للانتماء والاستثمار. ومع ذلك، كشفت الأزمات المالية في عامي 1873 و1893 أن هذا الإطار كان يوسع النمو ويضعف المخاطر في الوقت نفسه.

وتمثل العامل الثالث في ظهور الشركة الكبرى؛ فقد قدمت ستاندرد أويل، وكارنيجي ستيل، وشركات السكك الحديدية، نماذج واضحة للتحول من رأسمالية المالك الفردي إلى رأسمالية الإدارة والاحتكار. غير أن هذا التحول أثار سؤالاً سياسيًا جديدًا: هل تستطيع السوق وحدها ضبط الشركات العملاقة؟ وقد جاءت قوانين 1887 و1890 بوصفها جوابًا أوليًا ومحدودًا عن هذا السؤال.

كما أثبت البحث أن العمال لم يكونوا عنصرًا هامشيًا في القصة الصناعية؛ فقد صنعوا السكك والمصانع، ودفعوا كلفة ساعات العمل الطويلة، والأجور المتقلبة، والمخاطر المهنية. وكانت حوادث هايماركت وهومستد وبولمان علامات واضحة على أن التصنيع ولد مجتمعًا صناعيًا متوترًا، وأن الازدهار الاقتصادي لا يعني تلقائيًا تحقق العدالة الاجتماعية.

### الاستنتاجات

إن التوسع الصناعي الأمريكي بين عامي 1865 و1900 كان نتيجة تفاعل الدولة والسوق، وليس نتيجة المبادرة الفردية وحدها.

١. شكّلت السكك الحديدية العمود الفقري للتصنيع؛ لأنها وحدت السوق، وخلقت طلباً واسعاً على الصلب والفحم، وأسهمت في ابتكار الإدارة الحديثة.
٢. أدت التشريعات الدستورية بعد الحرب إلى إعادة تعريف العمل والمواطنة، لكنها لم تحقق مساواة اقتصادية كاملة، ولا سيما في الجنوب.
٣. ساهم النظام المصرفي الوطني وسياسات العملة والتعرفة في توفير شروط التمويل والحماية للصناعة، لكنه عمّق الخلاف بين الدائنين والمدّين.
٤. كان ظهور التروستات نتيجة منطقية لتوسع السوق وحاجة الشركات إلى ضبط المنافسة، لكنه وادّ خوفاً عاماً من الاحتكار.
٥. مثّل قانون التجارة بين الولايات عام 1887 وقانون شيرمان عام 1890 بداية التدخل الفدرالي في الاقتصاد الصناعي، رغم ضعف التطبيق الأولي.
٦. كشفت الإضرابات الكبرى أن المسألة العمالية كانت جزءاً بنوياً من التصنيع، لا حادثاً عابراً.
٧. بحلول عام 1900 دخلت الولايات المتحدة القرن العشرين قوة صناعية كبرى، لكنها حملت معها مشكلات الاحتكار والتفاوت والتنظيم.

#### التوصيات

١. ضرورة دراسة التوسع الصناعي الأمريكي بوصفه نموذجاً تاريخياً لتفاعل السياسة والاقتصاد، لا بوصفه قصة تقنية فقط.
٢. ينبغي عند تدريس هذه الحقبة التركيز على التسلسل الزمني الدقيق للأحداث، لأن فهم القوانين والأزمات والإضرابات مرتبط بتواريخ محددة.
٣. تشجيع الباحثين العرب على استخدام المصادر الأولية الأمريكية، مثل وثائق الأرشيف الوطني والكونغرس، إلى جانب المراجع العربية والمترجمة.
٤. إجراء دراسات مقارنة بين التصنيع الأمريكي بعد عام 1865 والتصنيع الألماني والياباني في المدة نفسها، لبيان أثر الدولة والسوق في كل تجربة.
٥. تخصيص بحوث مستقلة عن أثر الهجرة والعرق والجندر في تكوين الطبقة العاملة الأمريكية في العصر المذهب.
٦. مراجعة أرقام الصفحات النهائية بحسب الطبعة التي تعتمد عليها المجلة أو الكلية قبل الإرسال، منعاً لاختلاف ترقيم الطباعات الورقية والرقمية.

#### ملحق زمني تفصيلي للأحداث الرئيسية 1865-1900

١. 9 نيسان/أبريل 1865: استسلام روبرت لي في أبوماتوكس، وهو الحدث الذي فتح الطريق أمام إعادة الإعمار وتوجيه الموارد نحو البناء الاقتصادي.
٢. 14-15 نيسان/أبريل 1865: اغتيال أبراهام لنكولن ووفاته، وانتقال الرئاسة إلى أندرو جونسون في ظرف سياسي مضطرب.

٣. 6 كانون الأول/ديسمبر 1865: تصديق التعديل الثالث عشر، بما أنهى العبودية قانونيًا وأعاد تشكيل سوق العمل في الجنوب.
٤. 9 تموز/يوليو 1868: تصديق التعديل الرابع عشر، وتثبيت المواطنة والحماية القانونية في الدستور.
٥. 10 أيار/مايو 1869: اكتمال أول خط حديدي عابر للقارة في برومونتوري، وهو منعطف حاسم في بناء السوق القومية.
٦. 3 شباط/فبراير 1870: تصديق التعديل الخامس عشر، ومنح الرجال السود حق التصويت دستوريًا.
٧. 18 أيلول/سبتمبر 1873: انهيار بيت جي كوك، وبداية أزمة مالية أظهرت مخاطر المضاربة في تمويل السكك.
٨. 16 تموز/يوليو 1877: بداية إضراب السكك الكبير في مارتنزبرغ، واتساعه إلى مدن صناعية كبرى.
٩. 1 كانون الثاني/يناير 1879: بدء استئناف الدفع بالذهب، بما عزز الثقة النقدية وأثار اعتراض المدنيين.
١٠. 2 كانون الثاني/يناير 1882: تأسيس ستاندرد أويل ترست، وظهور نموذج مؤسسي للاحتكار المنظم.
١١. 18 تشرين الثاني/نوفمبر 1883: اعتماد مناطق الوقت القياسي من شركات السكك، بما وحد الزمن العملي للسوق.
١٢. 4 أيار/مايو 1886: حادثة هايماركت في شيكاغو، وتحول المسألة العمالية إلى قضية أمنية وسياسية.
١٣. 8 كانون الأول/ديسمبر 1886: تأسيس الاتحاد الأمريكي للعمل AFL، واتجاه الحركة العمالية نحو التنظيم الحرفي المستمر.
١٤. 4 شباط/فبراير 1887: صدور قانون التجارة بين الولايات وإنشاء لجنة ICC لتنظيم السكك.
١٥. 2 تموز/يوليو 1890: صدور قانون شيرمان لمكافحة الاحتكار، كبداية تشريعية اتحادية ضد التروستات.
١٦. 6 تموز/يوليو 1892: صدام هومستد بين عمال الصلب وحراس بينكرتون، وانكسار قوة النقابة في المصنع.
١٧. 11 أيار/مايو 1894: بداية إضراب بولمان، ثم تحوله إلى مقاطعة سككية وطنية.
١٨. 3 تموز/يوليو 1894: إرسال القوات الفدرالية إلى شيكاغو أثناء أزمة بولمان.
١٩. 9 تموز/يوليو 1896: خطاب «صليب الذهب» لوليام جيننغز براين، وتسييس الخلاف حول الذهب والفضة.
٢٠. 14 آذار/مارس 1900: توقيع قانون معيار الذهب، وترسيخ الإطار النقدي للاقتصاد الصناعي الأمريكي.

### قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية والعراقية والمترجمة

- نوار، عبد العزيز سليمان، وجمال الدين، محمود محمد. (2001). تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية من القرن السادس عشر حتى القرن العشرين. القاهرة: دار الفكر العربي.
- النيرب، محمد محمود. (د.ت). المدخل في تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية، الجزء الأول حتى 1877. غزة/فلسطين: مطبوعات جامعية.

بيرد، تشارلز، وبيرد، ماري. (1944). تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية. بيروت: مكتبة أطلس.  
هوبزباوم، إريك. (1975). عصر رأس المال 1848-1875. ترجمة عربية. بيروت: دار الطليعة.  
هوبزباوم، إريك. (1987). عصر الإمبراطورية 1875-1914. ترجمة عربية. بيروت/القاهرة: طبعة عربية متداولة.  
الكيالي، عبد الوهاب، وزهيري، كامل. (1974). الموسوعة السياسية. بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر.  
حسين، نجلاء عدنان. (2017). إبراهيم لنكولن ودوره في السياسة الأمريكية حتى عام 1865. مجلة الآداب، جامعة بغداد.

#### ثانيًا: المراجع الإنكليزية

Atack, Jeremy, & Passell, Peter. (1994). A New Economic View of American History: From **Colonial Times to 1940**. New York: W. W. Norton.

Bensel, Richard Franklin. (2000). The Political Economy of American Industrialization, 1877-1900. Cambridge: Cambridge University Press.

Brands, H. W. (2010). American Colossus: The Triumph of Capitalism, **1865-1900**. New York: Doubleday.

Cashman, Sean Dennis. (1993). America in the Gilded Age: From the Death of Lincoln to the Rise of Theodore Roosevelt. New York: New York University Press.

Chandler, Alfred D., Jr. (1977). The Visible Hand: The Managerial **Revolution in American Business**. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Chernow, Ron. (1998). Titan: The Life of John D. Rockefeller, Sr. New York: Random House.

Foner, Eric. (1988). Reconstruction: America's Unfinished Revolution, 1863-1877. New York: **Harper & Row**.

Hughes, Jonathan, & Cain, Louis P. (2011). American Economic History. Boston: Pearson.

Josephson, Matthew. (1934). The Robber Barons: The Great American Capitalists, 1861-1901. New York: Harcourt, Brace.

McCraw, Thomas K. (1984). **Prophets of Regulation**. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Montgomery, David. (1987). The Fall of the House of Labor. Cambridge: Cambridge University Press.

Porter, Glenn. (1973). The Rise of Big Business, 1860-1910. Arlington Heights, IL: Harlan **Davidson**.

- Trachtenberg, Alan. (1982). The Incorporation of America: Culture and Society in the Gilded Age. New York: Hill and Wang.
- White, Richard. (2011). Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America. New York: W. W. Norton.
- Wiebe, Robert H. (1967). The Search for Order, 1877-1920. New York: Hill and Wang.**