

LEBRIS

We know
books

CHARLES R. MORRIS

MAGNATII

**Cum au inventat Andrew Carnegie,
John D. Rockefeller, Jay Gould și J.P. Morgan
supereconomia americană**

Traducere din limba engleză de
Marius Chitoșcă

CEO

MUST READ



CUPRINS |

Prefață	9
Capitolul 1. INTRODUCERE	13
Capitolul 2. GLORIOSUL YANKEU	50
Capitolul 3. CAPITALISMUL TÂLHARILOR	89
Capitolul 4. FORȚELE PROGRESISTE	139
Capitolul 5. MEGA-MAȘINA	168
Capitolul 6. PRIMA SOCIETATE DE CONSUM ÎN MASĂ	223
Capitolul 7. TIGRII DE HÂRTIE	258
Capitolul 8. EPOCA LUI MORGAN	314
Capitolul 9. AMERICA E CEA MAI TARE	368
Capitolul 10. LECȚIILE GREȘITE	396

Anexa I. VENITURILE PE ANUL 1900

ALE COMPANIEI CARNEGIE 431

Anexa II. **VENITURILE COMPANIEI STANDARD OIL** 448

Note 451

Credite foto 509

Index 513

CAPITOLUL 1 INTRODUCERE

Abraham Lincoln a fost declarat mort puțin după ora 7, în dimineața ploiasă de Sâmbăta Mare, pe 15 aprilie 1865. Era la mai puțin de o săptămână după ce generalul Robert E. Lee se predase la Appomattox. Micul grup de oficiali și membri ai familiei adunați în jurul patului scăldat în sânge din pensiunea lui Will Peterson, situată vizavi de Ford's Theater, a rămas tăcut vreme de câteva minute. După care Phineas Gurley, pastorul lui Mary Lincoln, a rostit o rugăciune scurtă, și un detașament de soldați a fost chemat în cameră. Ei au pus trupul într-un sicriu militar și l-au transportat repede, prin mulțimea udă, care stătea de veghe afară, spre dricul ce avea să-l ducă la Casa Albă.

Autopsia și îmbălsămarea au fost făcute în camera de oaspeți de la al doilea etaj al aripii estice. Edwin Stanton, vulcanicul secretar de război, a ales veșmintele funerare ale președintelui și a insistat ca antreprenorul de pompe funebre să lase intact reziduul negru de sângerare intracraniană care se formase sub ochiul drept al lui Lincoln. A fost demarată

aproape imediat construcția unui catafalc, modelat după „Loja Masonică a Măhnirii“, în Camera de Est de la etajul întâi, pentru a fi văzut de public. Loviturile de ciocan au continuat în duminica Paștelui și în luna următoare, iar Mary Lincoln, îndurerată, a susținut că loviturile sunau ca împușcăturile de pistol. Oamenii care au transportat luni noaptea trupul lui Lincoln la primul etaj și-au scos încălțărilor ca să nu o deranjeze pe doamna Lincoln.

Sicriul a fost expus public marți, în Camera de Est. Cum trenurile speciale aduceau zeci de mii de oameni în capitală, cozile – formate pentru ca oamenii să aibă șansa de a trece prin camera întunecată și de a-l privi doar o clipă pe președintele mort – au durat ore întregi. O serie de vizite private joi seara au inclus o delegație de cetățeni din Illinois care veniseră să solicite înmormântarea lui Lincoln în statul său natal; Stanton plănuia o înmormântare în Washington. În dimineața următoare, șase sute de oaspeți s-au îngărmădit în Camera Estică pentru slujba funerară. Chiar și oameni ca generalul Ulysses S. Grant și Stanton au lăcrimat în public. Circa douăzeci și cinci de milioane de oameni au participat la slujbe similare ținute mai mult sau mai puțin simultan pe cuprinsul Statelor Unite ale Americii și Canadei.

Procesiunea funerară masivă de miercuri după-masă, în fața a aproximativ șaptezeci și cinci de mii de spectatori, a inclus veterani infirmi și detașamente de unități de luptă formate din negri și, aspectul cel mai dramatic, tradiționalul cal al comandantului-șef urmând dricul, cu șaua goală și cizme întoarse invers în scări. A fost aceeași imagine care, peste un secol, a răscolot profund publicul la procesiunea funerară televizată a președintelui John F. Kennedy.

Procesiunea s-a încheiat la Capitoliu, unde un alt catafalc ornamentat a așteptat sicriul președintelui. După două zile în Washington, trupul a fost transferat într-un vagon special Baltimore & Ohio pentru prima etapă a călătoriei înapoi în Springfield, căci Stanton cedase în final rugămintărilor cetățenilor din Illinois. Adăugând o ultimă notă grațioasă de tristețe, sicriul lui Lincoln a fost însoțit de cel al tânărului său fiu, Willie, pe care președintele îl adorase și care murise, probabil de pneumonie,

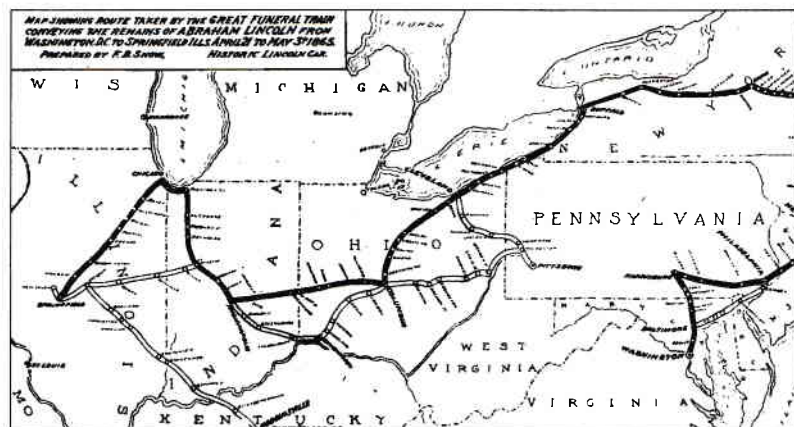
În 1862. Micul sicriu de metal al lui Willie a fost scos din cripta sa din Washington și pus într-un container mai rafinat din lemn de nuc, ca să se odihnească alături de cel al tatălui său în Springfield.

În prag de schimbare

Dacă filmul evenimentelor care au avut loc în Statele Unite la moartea lui Lincoln ar fi fost oprit pentru o clipă, imaginea ar fi surprins națiunea încremenită în doliu și aflată pe moment la mijlocul unui salt impetuos, ținut către modernitate. Ruta aleasă pentru ultima călătorie a lui Lincoln către casă – în sus pe Coasta de Est către New York, apoi către vest pe lângă Marile Lacuri și către Vestul Mijlociu și către Springfield – a trasat în sine o linie de falie, străbătând eforturile unei societăți care se îndepărta rapid de rădăcinile sale preindustriale și conturând cu aproximație forma unei noi geografii comerciale americane.

Cel mai notabil aspect a fost acela că, deoarece a avut loc pe calea ferată, călătoria a durat doar câteva zile, în locul săptămânilor sau lunilor care ar fi fost necesare nu cu mulți ani înainte. Locomotivele par mici și demodate în prezent, cu burlanele lor mari în formă de clopot inversat și cutiile lor de foc pe bază de lemne. Dar când s-au cățărat prin munții Allegheny în anii 1850, națiunea s-a micșorat radical; pentru prima oară, Coasta de Est urbană a fost unită cu fermele și resursele „Nord-Vestului” – numele încă folosit pentru statele și teritoriile dintre coloniile nordice inițiale și bancurile de est ale râului Mississippi – într-un singur sistem național.

O duzină de orașe de pe traseu au găzduit ceremonii funerare oficiale, toate rivalizând în excesele de rococo ale catafalcurilor, orațiile funerare și rândurile țănoșe de bărbați masivi, în costume și panașe. Prima oprire după Washington a fost Baltimore. Ambele erau în esență aceleași orașe ca și înainte de război – capitala, în mod destul de rușinos, era un focar noroios de malarie, deși acum avea un șir de clădiri aproape finalizate în stilul arhitectural al renașterii grecești, în vreme ce populația din Baltimore, un port mercantil prosper, era balonată și suferea de bilă din cauza dietei bogate în grăsimi comercializate pe vremea războiului.



Trenul funerar care l-a transportat pe Lincoln a trasat centrul superputerii economice americane, în stadiul ei emergent.

Totuși, când traseul a cotit prima oară către interiorul continentului, de la Baltimore la Harrisburg, el traversa un gen complet nou de teatru de război. Companiile de căi ferate începeau să înțeleagă ce profituri puteau fi făcute din intensificarea comerțului intern al țării și se produsese un boom petrolier în pădurile din Pennsylvania vestică. Orașele bucolice ca Titusville se transformaseră în găuri de iad unde cursurile de apă se înnegreau, iar aerul era îmbibat cu petrol. Flăcările nocturne ale puțurilor licăreau peste roiiurile de indivizi care forau după aurul negru – căruțași, prostituate și pungași mărunți, toți disperați să prindă marea lor șansă de a se îmbogăți foarte repede. Câmpurile petroliere din Pennsylvania erau de departe cele mai mari descoperite până atunci, și în decurs de doar câțiva ani aveau să furnizeze petrolul lampant pentru aproape întreaga lume civilizată. Cu asemenea mize, războaiele născânde ale căilor ferate urmau să fie feroce, adesea violente, purtate într-o lume lipsită de un sistem de legi care să controleze corporațiile mari, profund corupătoare.

Următoarele opriri pe traseu, orașele Philadelphia și New York, se luptau ambele cu tranziții extrem de rapide în sectoare de producție și financiare diversificate. Industria textilă pe bază de mașini din Philadelphia a prins un avânt uriaș în urma contractelor de pături din timpul războiului. Faimosul său Franklin Institute, cel mai vechi institut tehnic din țară, fusese organizat în anii 1820 cu mai bine de o mie de abonați înscriși pentru a promova producția științifică. Boom-ul din New York – tipografii, manufactură ușoară, hârtii de valori și activități bancare – începea să depășească limitele insulei Manhattan și existau planuri pentru un pod colosal care să extindă orașul peste East River, în Brooklyn.

Incidente la funeraliile din ambele orașe au subliniat chinurile de început ale creșterii rapide. Duminică în Philadelphia, trei sute de mii de oameni au format cozi lungi de mai mulți kilometri pentru a vedea trupul lui Lincoln, epuizarea și exasperarea lor fiind accentuate de refuzul orașului de a pune în funcțiune transportul public în ziua de Sâmbăta Mare. Când o bandă de hoți de buzunare s-a năpustit printre rânduri și a rupt funiile care delimitau zona în care se formaseră cozile de oameni, s-a produs o busculadă violentă în care mai mulți oameni au fost răniți. În New York, tensiunile erau de natură etnică. Orașul, cu o populație irlandeză mai numeroasă decât Dublinul, era o pepinieră a curentului democratic „Copperhead” ce se împotrivise războiului. Suspiciunile irlandezilor că oamenii de afaceri republicani se folosiseră de înrolarea militară obligatorie pentru a dezmembra sindicatele și a importa muncitori negri mai ieftini – fapt care a fost aproape cu siguranță adevărat – explodaseră în sălbaticile Draft Riots (Revoltele înrolărilor) din 1863, cea mai letală tulburare publică din istoria americană. Mașinăria politică locală a Societății Democratice Tammany a declanșat o criză minoră cu câteva zile înainte de procesiunea funerară, când a decretat că accesul populației de culoare la procesiune era interzis. După o intervenție în forță a lui Stanton, un mic contingent de negri a mărșăluit la coada paradei masive de-a lungul Broadway-ului și chiar a fost ovaționat de către mulțime.

Din New York, trenul funerar a urcat pe cursul râului Hudson către Albany, după care a cotit spre vest pentru a traversa statul New York.

Demn de remarcat, șiruri compacte de persoane îndoliate au rămas de veghe în cea mai mare parte a timpului în care trenul a străbătut ruta, chiar și în timpul nopții, când și-au marcat prezența cu focuri aprinse în aer liber. Singura nemulțumire a lor a fost legată de viteza trenului – în secolul al XIX-lea, 32 de kilometri pe oră părea o viteză nepoliticos de mare.

Partea vestică a statului New York era un ținut rural presărat cu ferme, populat în mare de imigranți germani, elvețieni și scoțiano-irlandezi. Aceștia nu erau fermierii liberi idealizați de Thomas Jefferson: până la sfârșitul războiului, cam trei sferturi dintre fermierii New Yorkului aflați la o distanță ușor de parcurs cu căruța față de un depou feroviar erau oameni de afaceri eficienți din clasa mijlocie, ce conduceau stabilimente comerciale în care se produceau grâu, cherestea și produse lactate pentru vânzare. Transformarea fermelor New Yorkului a început odată cu deschiderea Canalului Erie în 1825 și a fost accelerată de răspândirea căilor ferate regionale în anii 1850. În decurs de o generație, acestea au decimat agricultura din Noua Anglie, forțând o trecere decisivă la o economie manufacturieră în acea parte a țării.

Fermierii din New York au cheltuit sume remarcabile de bani pe articole de consum – „o grămadă de fleacuri“, consemna batjocoritor un fermier în jurnalul său. Ei au stat de veghe pentru trenul funerar încălțați cu pantofi produși în fabrici, iar hainele lor cele mai bune fuseseră cumpărate de gata, având un stil și o croială superioare. Soțiile fermierilor de clasă mijlocie încă munceau din greu, dar exista o convergență vizibilă între viețile lor și cele ale surorilor lor din mediul urban. Cumpărau materiale textile în loc să le fileze și să le țesă ele și își coseau perdele noi la mașini de cusut. Lucrurile necesare în gospodărie, precum săpunul și lumânările, proveneau din magazine, și multe case de fermă aveau lămpi de gaz noi, astfel încât copiii puteau studia și seara. Mașinile de gătit din bucătărie, cu care oamenii își rupeau spatele, fuseseră de multă vreme înlocuite cu plite din fontă „civilizate“, iar călătorii au fost de acord cu faptul că varietatea și cantitatea hranei fermierilor newyorkezi era extraordinară – fiind foarte departe de whisky-ul,

carnea de porc sărată și terciul de ovăz care fuseseră considerate o dietă rezonabilă pe la începutul secolului.

Primele opriri după partea rurală a New Yorkului au fost Buffalo și Cleveland, ambele orașe port pline de agitație pe malurile lacului Erie, fiind puncte naturale de colectare pentru industriile petrolieră, de cărbune și fier ale Pennsylvaniei vestice. De acolo, cortegiul a cotit înapoi în interiorul continentului către Columbus, Indianapolis, și Michigan, Indiana – un ținut rural plat, cu pământ negru, primul laborator al lumii pentru agricultura mecanizată la scară amplă. Fermierii din Nord-Vest erau pe cale să le administreze newyorkeșilor o doză din propriul lor medicament, preluând controlul asupra comerțului cu grâu și obligându-i pe frații lor estici să se specializeze din ce în ce mai intensiv pe lactate și livezi cu pomi fructiferi.

Chicago, ultima oprire înainte de locul final de odihnă al lui Lincoln, în Springfield, a încercat cu timiditate să pună în scenă un spectacol la fel de mare precum cel din New York, întrucât se percepea pe sine ca fiind orașul viitorului american. Până la război, grâul și produsele din carne din zona Vestului Mijlociu au curs către est pe Marile Lacuri și pe Canalul Erie, sau, de la sud de Chicago, pe mahone și șlepuri în avalul râului Mississippi către New Orleans, pentru transportul maritim pe lângă coastă spre New York. Până la sfârșitul războiului, legăturile feroviare de la est de Chicago preluaseră în mare parte vechiul comerț cu baza în New Orleans și invadeau traficul Marilor Lacuri. Un boom în producția de grâne făcea ca activitatea antreprenorială să ajungă la frenezie, în vreme ce fabrica de cositori mecanice a lui Cyrus McCormick anunța o bază de producție promițătoare. Străduindu-se să-și lanseze compania de vagoane de dormit, George Pullman și-a făcut o mare publicitate prin donarea vagonului care l-a transportat pe Lincoln acasă în Springfield. (Sau așa spune legenda. Cercetări recente sugerează că el a donat toate vagoanele, *cu excepția* celui al lui Lincoln.)

Springfield se afla aproape de limitele pătrunderii feroviare către Vest. Nu existau trenuri de legătură către malurile vestice ale râului Mississippi, iar pe toate teritoriile vaste din Vest erau numai trei linii

feroviare minuscule, larg separate. Comerțul vestic, în măsura în care exista, era bazat pe minerit – constând încă în mare parte din bărbați dotați cu lopeți și catâri –, însă antreprenorii depistaseră deja oportunitatea fermelor de a satisface cererea crescândă de carne din estul urban. Splendida imagine vestică a cowboy-ului care mână vacile și-a avut rădăcinile în cele două decenii de dinainte ca liniile ferate să penetreze complet terenurile agricole după Războiul Civil. În sud, căile ferate nu au fost dezvoltate la fel de intens ca în nord, dar lucrul acesta nu prea a contat. Multă vreme, singurul export important al regiunii va fi bumbacul cultivat cu tehnologie inferioară de către arendași. Fermierii albi din ținutul rural deluros, istovindu-și terenurile odinioară bogate, au revenit gradual la tradiția veche a agriculturii de subzistență.

Contemporanii vigilenți deja preamăreau viitorul economic colosal al Americii, dar acesta era încă în mare măsură într-un stadiu embrionar. Rutele ferate erau încă puse cap la cap de către antreprenori locali sau orașe cu inițiativă antreprenorială. Au fost necesari nu mai puțin de zece transportatori diferiți pentru a conecta ruta funerară a lui Lincoln – linii cu nume de mult uitate ca *Northern Central*, *Camden and Amboy*, *Columbus and Indianapolis*, *Lafayette and Michigan City*. De vreme ce puține căi ferate au avut resursele pentru a construi poduri, locomotivele și vagoanele erau încă frecvent transportate pe râuri; amestecătura de dimensiuni ale șinelor interfera cu livrarea pe distanțe lungi; și orice transportator feroviar care căuta șine și material rulant de calitate își făcea cumpărăturile în Anglia. Acesta a fost un boom greoi și poticnit, ceea ce a făcut ca agățarea febrilă de avuții să fie cu atât mai comică pentru diverși satiriști, de la Mark Twain și până la Anthony Trollope.

Edenul artizanal al lui Abraham Lincoln

Abraham Lincoln ar fi aprobat din toată inima toate acestea, chiar și goana după bogăție. Așa cum s-a exprimat în primul său tur prezidențial: „[Este] cel mai bine pentru toată lumea să lăsăm ca fiecare om să fie liber să-și achiziționeze proprietatea cât de repede poate. Unii se vor îmbogăți. Nu cred într-o lege care să-l împiedice pe om să se îmbogățească

[însă] [...] dorim să îi îngăduim celui mai umil om o șansă de a se îmbogăți egală cu a tuturor celorlalți“.

Partidul Republican care l-a nominalizat pe Lincoln la președinție în 1860 a fost un amalgam ciudat de membri ai Partidului Whig tradițional, ai Partidului Americanilor Nativi [Know-Nothings], aboliționiști radicali și democrați din gruparea „Barnburner“ care erau împotriva sclaviei, supărați pe controlarea de către sudici a partidului lor. Cei din Partidul Whig alcătuiau probabil majoritatea membrilor și dominau conducerea. Angajamentul central al politicii Whig era față de proiectul pro-dezvoltare elaborat de Daniel Webster, Henry Clay și, mai înapoi în timp, Alexander Hamilton. Cei din aripa conservatoare a Partidului Whig erau ceva mai toleranți față de sclavie decât frații lor moderați, în numele păstrării Uniunii, și manifestau de asemenea o latură snoabă, anti-imigrantă, în mare parte ca reacție la înmulțirea în orașele estice a irlandezilor săraciți.

Tradiția pro-dezvoltare îi venea la îndemână lui Lincoln. Idolul său politic a fost Henry Clay, marele apostol al canalelor și al autosuficienței americane. Lincoln fusese el însuși un om de afaceri, deși nu unul de mare succes. Fusese tinichigiu, lucrase ca topograf și a deținut un patent pentru un dispozitiv de ridicare a mahonelor peste bancurile de aluviuni ale râurilor. Lui Lincoln îi plăceau cu deosebire patentele de invenție și a afirmat odată că cele mai importante descoperiri care au ajutat civilizația să avanseze au fost „scrisul, [...] tiparul, descoperirea Americii și introducerea legilor pentru patente de invenție“. A fost ceva tipic pentru el ca într-un caz ce a implicat patente de cositori să vină înarmat cu modele de mașini și să-i adune pe jurați în genunchi în jurul lui, pentru a le arăta detaliile cruciale.

Fascinația lui Lincoln față de invenții se regăsea și în afirmațiile lui politice. După pierderea la limită în cursa cu Stephen Douglas în alegerile senatoriale din Illinois, în 1858, Lincoln a plecat într-un tur de prelegeri pentru a-și testa șansele la președinție. În loc să se axeze pe sclavie, discursul lui caracteristic a fost pe tema „descoperirilor și invențiilor“, pe care el le-a văzut ca pe un talent al americanilor: „[Noi], aici

în America, *credem* că descoperim, inventăm și perfecționăm mai repede decât oricare altă [națiune europeană]. *Ei* pot considera asta ca pe o atitudine arogantă; însă nu pot nega faptul că Rusia ne-a chemat pe noi să îi arătăm cum să construiască vapoare cu aburi și căi ferate“.

Timp de generații, istoricii s-au întrebat dacă Războiul Civil a fost în principal legat de sclavie sau mai degrabă de un conflict între sisteme economice aflate în competiție. Istoriografia mai recentă a arătat cât de profund a fost întrețesută antisclavia republicană cu proiectul Whig pro-dezvoltare. Republicanii au considerat independența economică ca pe o condiție necesară a libertății politice – actualizând și adaptând, în esență, viziunea jeffersoniană a micilor proprietari rurali pentru o societate comercială. De-a lungul unei scurte perioade de glorie, republicanii au putut arăta către forma de guvernare a clasei mijlocii, care lua naștere în Nord, ca fiind realizarea lor măreață. Cu excepția unui număr redus de întreprinderi mari de textile, producția nordică era încă preponderent artizanală, iar în era de dinaintea Războiului Civil, nimeni nu anticipase fenomenul mega-afacerilor globale. Afirmția republicanilor că legislația în favoarea afacerilor, ca de pildă tarifele mai mari pentru bunuri manufacturate, era în interesul clasei muncitoare era aproape cu siguranță adevărată și a fost apărută în detaliu de cel mai bun economist al perioadei, Henry Carey. Așa cum se exprima odată Daniel Webster: „Cine, oare, sunt oamenii muncitori din Nord? Ei sunt întregul Nord“.

Dar vreme de decenii, fiecare inițiativă de dezvoltare a fost respinsă din cauza interesului față de menținerea sclaviei, căci grăbirea procesului de stabilire a așezărilor umane în Vest sau chiar investirea în sistemul de căi ferate și canale aveau să sporească inevitabil puterea și populația statelor libere. Pentru republicani și pentru Abraham Lincoln, obstrucționismul sudic a fost un exemplu de conspirație îndreptată nu doar spre sclavi, ci spre zdrobirea libertății de pretutindeni. Dacă sudicilor li se permitea să extindă sclavia în teritorii, nenorocirile ierarhiei și ale indolenței aristocratice ar fi urmat cu siguranță, alungând munca liberă. Cuvântul *aristocrat* în sine devenea aproape un blestem în Nord, iar relatările călătorilor despre stadiul înapoiat al Sudului, caracterizat de