

vaincu d'avoir acheté des marchandises interdites sera frappé d'une amende de 500 dollars; les enfants des écoles jurent de ne plus acheter aucun objet japonais. Quelques jours après (13 avril), dix mille femmes et jeunes filles, toutes vêtues de blanc, se réunissent dans un temple pour pleurer la honte nationale, s'engagent à se priver d'articles japonais et à stimuler la résistance patriotique de leurs maris et de leurs frères. Ni les ordres réitérés du gouvernement, ni les efforts des Japonais ne réussissent à arrêter le mouvement; à Manille, à Hanoï, à Saïgon, aux îles Havaï, le boycottage s'organise; à Hong-Kong, les vapeurs japonais quittent le port sans une tonne de marchandises ni un seul passager chinois. Pendant le premier semestre de 1907, le commerce japonais avec les ports de l'Empire du Milieu, y compris Hong-Kong, avait été de 68.800.000 yen; il tombe, pendant le premier semestre de 1908, à 52.300.000 yen. Le gouvernement japonais, naguère si hautain, si exigeant, devient plus souple, plus accommodant; comprenant enfin qu'il a fait fausse route, il cherche à ouvrir les voies à un rapprochement et à regagner la confiance des Chinois; il va jusqu'à soutenir pécuniairement un négociant chinois de Kobé que le boycottage acculait à la faillite et à offrir, sans succès, 400.000 dollars au directeur de la Société municipale de Canton pour obtenir la levée de l'index. Ces bons procédés ne sont pas plus efficaces que les menaces: l'incident du *Tatsu-Maru* n'avait été qu'un prétexte à l'explosion du nationalisme chinois; le but des patriotes était maintenant de créer une industrie nationale afin de se passer le plus possible du concours onéreux des étrangers, Japonais ou Européens. La Société municipale de Canton s'organise dans ce dessein, avec l'appui secret des autorités locales: une compagnie d'assurances contre l'incendie est créée avec des capitaux et un personnel chinois; une souscription