

## அத்தியாயம் 1

### சென்னையின் அமைப்பு

‘கடந்த காலத்தில் வளர்ச்சி எங்கு ஏற்பட்டது? அதிலும் குறிப்பாக சமீப காலத்தில் எங்கு ஏற்பட்டது? இதற்கான காரணங்கள் ஆகியவற்றை உறுதிசெய்ய, வளர்ச்சியின் போக்குகளை ஆய்வது நமக்கு உதவியாக இருக்கும்.. இந்த ஆய்வு, எதிர்கால வளர்ச்சிக்குத் தகுதியான பகுதிகள் எவை என நாம் அடையாளம் கண்டு கொள்ள உதவுகிறது. மேலும் இங்கு ஏற்படவிருக்கும் எதிர்கால வளர்ச்சிகளைக் கருத்தில் கொண்டு முறையான திட்ட அமைப்புகளுடன் அந்த வளர்ச்சியைத் திட்டமிடவும் இது உதவுகிறது.

#### வரலாறு

1.02 ‘மதராஸ்’ அமைந்திருக்கும் இடம் ஒரு நீண்ட வரலாற்றைக் கொண்டுள்ளது.. குடியிருப்புகள் அமைந்திருந்த மைலாப்பூர், திருவல்லிக்கேணி மற்றும் சாந்தோம் பகுதிகள் மிகவும் பிரசித்தி பெற்றவை. கி.பி. இரண்டாம் நூற்றாண்டில் வாழ்ந்த ‘தாலமி’ என்ற புவியியல் வல்லுநர் ‘மைலாப்பூர் துறைமுகம் கிரேக்கர்களுக்கும் உரோமர்களுக்கும் மிகவும் பிரபலமான துறைமுகம்’ என்று கூறியுள்ளார். மிளகும், மெல்லிய துணிகளும் இத்துறைமுகத்திலிருந்து எற்றுமதியாயின. அதற்கு பதிலாக தங்கம் ஈடாகப் பெறப்பட்டு வியாபாரம் செழித்திருந்தது. மேலும் ஆரம்பகால சாந்தோமின் குடியிருப்புகளைப்பற்றி 9 ம் மற்றும் 10 ம் நூற்றாண்டுகளின் அரேபிய யாத்திரிகர்களும் வணிகர்களும் குறிப்புகள் எழுதி வைத்திருப்பது தெரியவருகிறது. கி.பி. 13 ஆம் நூற்றாண்டில் மார்க்கோபோலோ இந்த இடத்திற்கு வந்திருக்கிறார். மேலும் சாந்தோமைச் சுற்றி போர்ச்சுகீசியர்கள் 16 ஆம் நூற்றாண்டில் குடியேறியுள்ளனர். இதைத்தவிர பாரம்பரிய கூற்றுப்படி மனித சமுதாயத்தின் நெறிமுறைகளைக் கூறும் உலகப் பொதுமறையாம் திருக்குறளை எழுதிய திருவள்ளுவர் இங்கு வாழ்ந்ததாகத் தெரிகிறது. மைலாப்பூரும், திருவல்லிக்கேணியும் மிக முக்கியமான இந்துசமய மையங்களாகத் திகழ்ந்தன. இதை உறுதிப்படுத்தும் வகையில் கி.பி எட்டாம் நூற்றாண்டுக்கும் முற்பட்ட கல்வெட்டுக்கள் திருவல்லிக்கேணி கோவிலில் காணப்படுகின்றன.

1.03 தற்போது புனித ஜார்ஜ் கோட்டை இருக்கும் இடத்தை கி.பி 1639 ஆம் ஆண்டு ஆங்கிலேய கிழக்கிந்திய கம்பெனி கையகப்படுத்திய போதே தற்போதுள்ள பெருநகரத்தின் வளர்ச்சிக்கான அடிக்கல் நாட்டப்பட்டது எனலாம். இந்த இடம் ‘சர் பிரான்ஸிஸ் டேஸ் என்பவரால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டது. இவர் இங்கு தொழிற்சாலை அமைப்பதற்காக, இந்தப் பகுதியின் ஆட்சியாளராக இருந்த ‘தமேலா வெங்கடாத்திரி நாயக்’ என்பவரிடமிருந்து இந்த இடத்தை அரசு கட்டளையாகப் பெற்றார். கி.பி. 1640 ஆம் ஆண்டில் வெங்கடாதிரி நாயக் மானியமாகக் கொடுத்த இந்த இடத்தில் பிரான்ஸிஸ் டேஸ் மற்றும் சில எழுத்தாளர்களுடன் சேர்ந்து ஆண்ட்ரூ கோகனும், 25 ஐரோப்பிய இராணுவ வீரர்களும் மற்றும் சில இந்துக் கைவினைஞர்களும் முதன் முதலாக இங்கு குடியேறினர்.

1.04 ஆங்கிலேயர்கள் இங்கு குடியேறுவதற்கு முன்பு இங்கு இருந்த கிராமத்திற்கு மதராஸ் பட்டணம் என்ற பெயர் வழங்கி வந்தது. அந்தப் பெயரையே மூலகாரணமாகக் கொண்டு ‘மதராஸ்’ என்ற பெயர் உருவாக்கப்பட்டது.

#### கி. பி. 1600 ல் மதராஸ்

1.05 மதராஸ் என்னும் ஊர் மிகவும் தொலைவில் ஆங்காங்கே ஏற்பட்டிருந்த குடியேற்றங்களைக் கொண்டு 1600 ம் ஆண்டில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. ஒவ்வொரு குடியிருப்பும் ஒரு கோவிலையே கருவாகக் கொண்டு சுற்றிலும் வளர்ந்தது. இவை ஒவ்வொன்றுக்கும் தனித்தனி வரலாறு உண்டு. இதில் அக்காலத்தில் மிகவும் முக்கியமாக விளங்கிய பகுதி மைலாப்பூர் ஆகும். சாந்தோம் பகுதிக்கு கி.பி. 1522 ஆம் ஆண்டில் போர்ச்சுகீசியர் வந்து, அங்கு குடியிருப்புகளையும் ஒரு கோட்டையையும் கட்டினர். புதிதாகக் கட்டப்பட்டிருந்த கோவிலுக்கு மைலாப்பூர் மிகவும் அருகிலுள்ள பகுதியாக விளங்கியது. வடக்கிலிருந்த திருவல்லிக்கேணியே தனிப்பட்ட கிராமமாக இருந்தது.

1.06 மதராஸ் பகுதியில் இருந்த புரசைவாக்கம் திருவட்டைஸ்வரன்பேட்டை, எழும்பூர், நங்கும்பாக்கம் மற்றும் சைதாப்பேட்டை பகுதிகளில் சிறு சிறு குடியேற்றங்களே இருந்தன. இதன் சுற்றுப் புறங்களில் ஏற்கனவே திருவெற்றியூர், வேளச்சேரி, திருநீர்மலை, மாங்காடு, பாடி, பூந்தமல்லி, குன்றத்தூர், அயனாவரம், வியாசாப்பாடி, வில்லிவாக்கம், அம்பத்தூர், கோயம்பேடு ஆகிய பகுதிகள் அமைந்திருந்தன. இந்தப் பகுதிகள் ஒவ்வொன்றும் தன்னிறைவு பெற்றவைகளாகவும், விளை பொருட்களையும் வீட்டு உபயோகப் பொருட்களையும் உற்பத்தி செய்யும் திறன் பெற்றவைகளாகத் திகழ்ந்தன. காலப் போக்கில் மாறி மாறி வந்த ஆட்சியாளர்களும் இவர்களின் வாழ்வில் குறுக்கிடவில்லை. இதனால் கிராமப்புற வாழ்வில் எந்த மாற்றங்களும் இன்றி அப்படியே நிலைத்திருந்தது. மதராஸ் கடற்கரையில் இருப்பதால் பல மணல் திட்டிகளைக் கொண்டிருந்தது. ஆனால் 16 ஆம் நூற்றாண்டுகளில் கடலின் நீர்மட்டம் உயர்ந்து குடியேற்ற நிலப்பகுதிகளில் வெள்ளம் பெருக்கு ஏற்பட்டது.

1.07 வெள்ளம் பின்வாங்கிக் கொண்டபோது மணற் திட்டுகளும் குழிகளும் தோன்றலாயின. இந்தப் பள்ளங்கள் நிரம்பப்படுவதற்கு சிலகாலங்கள் சென்றன. ஆனால் மணல் மேடுகள் கோவில்கள் உருவாகுவதற்கும் குடியேற்றங்கள் ஏற்படுவதற்கும் ஏற்ற பாதுகாப்பான இடங்களாயின. இப்படி ஏற்பட்ட மணல் மேடுகள் இரண்டில் ஒன்று பிராட்வேக்கும் கடற்கரைக்கும் இடையே தம்புச்செட்டி தெரு நெடுகிலும் 12 அடி உயரத்தில் இருந்தது. மற்றொன்று தங்கச் சாலை நெடுகிலும் இருந்தது. முதலாம் கடற்கரைச் சாலையிலிருந்து கொஞ்சம் கொஞ்சமாக, நிலம், இந்த மணல்மேடு அளவுக்கு உயர ஆரம்பித்து பின்பு தற்போதுள்ள பிராட்வேயில் தாழ்ந்திறங்கியது. அங்கு தான் ஒரு கழிவு நீர்வாய்க்கால் ஓடியது. பின்பு அங்கிருந்து நிலம் இரண்டாம் மணல்மேடு உள்ள தங்கச் சாலை வரைக்கும் உயர்ந்து பின்பு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக தற்போது பக்கிங்காம் கால்வாய் உள்ள பள்ளத்தாக்கின் நெடுகிலும் தாழ்ந்து காணப்பட்டது. இந்த தங்கச் சாலை மணல்மேடு திருவெற்றியூர் நெடுஞ்சாலை நெடுகிலும் தொடர்ந்தது.

1.08 தென் பகுதியில், இது போன்ற ஒரு மணல்மேடு கூவம் நதி முகத்துவாரம் தொடங்கி தற்போது மாநிலக்கல்லூரி இருக்கும் இடம் வரை அமைந்திருந்தது. இப்போது இந்தக் கல்லூரியின் மைதானமாக உள்ள இடம் அப்போது ஒரு பெரிய பள்ளமாக இருந்தது. இந்த மணற்பரப்புதான் தற்போதுள்ள மெரினா கடற்கரையாகும். மேலும் தெற்கில் ஐஸ் ஹவுஸ் பகுதியை உள்ளடக்கி பெசன்ட் மற்றும் லாயிட்ஸ் சாலைகளின் நெடுகிலும் ஒரு மணல்மேடு 'U' வடிவில் சென்றது. இந்த மணல்மேட்டின் மிக அருகில் வடக்குப்புறத்தில் தான் திருவல்லிக்கேணியிலுள்ள பார்த்தசாரதி கோவில் இருக்கிறது. மேலும் இந்தத் தென்புற மணல் மேட்டுக்கும் மைலாப்பூருக்கும் இடையே பெரிய அகன்ற பள்ளம் இருந்தது.

1.09 மற்றொரு மணற் திட்டி லஸ் சர்ச் சாலை நெடுகிலும் சாந்தோம் பேராலயம் மற்றும் லஸ் சர்ச் ஆகியவற்றை இணைத்து இருந்தது. ஆரம்பத்தில் இந்த மணல் மேட்டைச் சுற்றி அடையார் மற்றும் சாந்தோம் ஆகிய பகுதிகளில் வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. மவுண்ட்ரோடு ஒரு ஏரிக்கரையின் மேல் நெடுகிலும் உயரமாக அமைந்திருந்தது. இதற்குக் கிழக்கில் நிலம் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக திருவல்லிக்கேணி நெடுஞ்சாலை மற்றும் லஸ்வரைக்கும் சரிந்து காணப்பட்டது. மேற்குப் புறத்தில் தற்போதுள்ள வியாசர்பாடி மற்றும் பெரம்பூர் ஆகியவற்றின் பகுதிகள் மிகவும் தாழ்ந்த பகுதியாகவும் அவ்வப்போது வெள்ளப்பெருக்கு ஏற்படுகின்ற பகுதிகளாகவும் அமைந்திருந்தது. இவை மிகவும் குறைந்த மக்கள் தொகையைக் கொண்ட பகுதிகளாகவே இருந்தன. மக்கள் பூங்கா ஒரு தாழ்வான பகுதியில் இருந்தது. மேலும் புரசைவாக்கம் நெடுஞ்சாலை ஒரு மணல் மேட்டின் நெடுகிலும் சென்றது. இந்தச் சாலையின் மேற்கு புறத்தில் ஓட்டேரிக் கால்வாய் என்றழைக்கப்பட்ட ஒரு மழை நீர் வடிகால் இருந்தது.

1.10 இந்த குடியேற்றங்களை முக்கிய தொடர் இணைப்புகள் இணைத்தன. எழும்பூர், புரசைவாக்கம் மற்றும் அமைந்தகரை ஆகிய பகுதிகள் பூந்தமல்லி நெடுஞ்சாலையில் அமைந்திருந்தன. திருவான்மியூருக்குச் செல்லும் ஒரு சாலையில் திருவல்லிக்கேணியும் மைலாப்பூரும் அமைந்திருந்தன. இந்தச் சாலைகள் வண்டிகள் செல்லும் வெறும் மண் சாலைகளாகவே இருந்தன.

1.11 இங்கு ஆங்கில குடியேற்றம் மற்றும் கோட்டைக் கட்டுமானம் ஆகியவை ஏற்பட்ட சில வருடங்களுக்குள், இதைச்சுற்றி ஒரு புதிய நகரம் உருவாயிற்று. இந்தப்புதிய நகரத்திற்கு இப்பகுதியின் முக்கிய மனிதரை கௌரவிக்கும் வகையில் சென்னைப்பட்டினம் என்ற பெயர் ஏற்பட்டது. அதன் பின்பு இந்த மாநகரம் முழுவதற்கும் அதுவே பெயராய் அமைந்தது. 1646 ஆம் ஆண்டில் இதன் மக்கள் தொகை 19000 ஆக இருந்து, பின்பு 1669 ஆம் ஆண்டில் 40000 அளவுக்கு உயர்ந்தது.

## 1700 ஆம் ஆண்டில் மதராஸ்

1.12 எழும்பூர் ஆறு அல்லது வடக்கு ஆறு என்றழைக்கப்படும் ஆறு, கூவம் ஆற்றின் முகத்துவாரத்தில் அதனுடன் சேர்த்து ஓடுகின்றன. இவை சென்னை மத்திய சிறைப்பகுதிக்கு அருகில் ஒன்றுக்கொன்று அருகருகே ஓடுகின்றன. வெள்ளப்பெருக்கின் காலங்களில் இந்தப் பகுதி முழுவதும் இவற்றால் வெள்ளப் பெருக்கு ஏற்பட்டுவிடும். இந்த இடத்தில் ஒரு பகுதியில் இந்த இரண்டு ஆறுகளுக்கும் வெள்ளத்தைச் சமமாகப் பகிர்ந்தளிக்கும் படியாக, ஒரு வெட்டு இந்த இரண்டு ஆறுகளையும் இணைத்து ஏற்படுத்தப்பட்டிருந்தது. இந்த இரண்டு ஆறுகளுக்கு மிடையே, இந்த வெட்டின் குறுக்கே ஒரு பாலம் 1710 ல் கட்டப்பட்டது. அப்போதிலிருந்து 1931 ஆம் ஆண்டு வரை எழும்பூருக்குச் செல்லும் பிரதான சாலை தற்போதுள்ள மத்திய சிறைக்கு முன்பாகவே சென்றது. இந்த காலகட்டத்தில் ஏராளமான கட்டிடங்களின் கட்டுமான வேலைகள் நடந்தேறின. குறிப்பாக எழும்பூரில் ஒரு இராணுவ பதுங்குமிடம், கோட்டையில் ஒரு பாலமும், கிறிஸ்தவ ஆலயங்களும் மற்றும் கோட்டைக்குள்ளும் கோட்டையைச் சுற்றிலும் பல கட்டிடங்களும் இக்காலகட்டத்தில் தான் கட்டப்பட்டன.

1.13 கோட்டையில் மிகவும் நெருக்கடி ஏற்பட்டதின் காரணமாக பெத்தநாயக்கன்பேட்டை என்றழைக்கப்படும் இடத்தில் ஆங்கிலேயர்கள் தோட்டங்கள் அமைந்த வீடுகளைக் கட்டினர். ஜார்ஜ் டவுன் பகுதியில் மிகவும் அதிகமாக இட நெருக்கடி ஏற்பட்டது. சிந்தாதிரிப்பேட்டை மற்றும் திருவொற்றியூர் அருகே உள்ள கொல்லபேட்டை பகுதியிலும் நெசவுத்தொழிலுக்கேற்ற ஏராளமான இடவசதி இருந்ததால்

நெசவாளர்கள் இப்பகுதிகளில் குடியேற ஆரம்பித்தனர். தங்கசாலைப் பகுதியிலிருந்து சலவைத் தொழிலாளர்கள் பின்பு மேற்குப்புறமாகச் சென்று குடியேற ஆரம்பித்தார்கள். இந்தப் பகுதியிலிருந்து குயவர்கள் கோட்டைக்கு வெளியே வடக்குபுறத்தில் சென்று குடியேறி புதிய குடியிருப்புகளை ஏற்படுத்தினர். இது தான் கொசுப்பேட்டை என அழைக்கப்பட்டது. 1710 ஆம் ஆண்டில் எழும்புரை இணைக்கும் ஒரு பாலம் கட்டப்பட்டதால், மக்கள் தற்போதுள்ள மூர் அங்காடிப் பகுதிக்கு வந்து குடியேறினர்.

1.14. இந்த காலகட்டத்தில் குடியேற்றத்திற்கு திருவல்லிக்கேணி மிகவும் சிறந்த பகுதி எனக் கண்டறிந்தனர். எனவே அதிக அளவில் அங்கு சென்று குடியேறினர். இந்தப் பகுதியில் ஆற்காடு நவாப் குடியிருந்ததால் இப்பகுதி பொருளாதார நிலையில் மிகவும் உயர்ந்திருந்தது. இஸ்லாமியர்கள் அதிகமாக திருவல்லிக்கேணியில் வந்து குடியேறினர். எனவே அன்றுமுதல் இது ஒரு முக்கியமான பகுதியாகவும் ஜார்ஜ் டவுனுக்கு அடுத்து இரண்டாம் இடத்திலும் இருந்து வந்தது. பரங்கிமலை சமய அளவில் மிகவும் முக்கியத்துவம் பெற்றது. எனவே 1724 ஆம் ஆண்டில் மர்மலாங் பாலம் கட்டப்பட்ட பின்பு மவுண்ட் ரோடு மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக ஆனது.

1.15 கூடவும் ஆற்றங்கரைகளின் நெடுகிலும் ஆங்கிலேயர்கள் பெரும்பாலும் குடியேறினர். எனவே இவர்களின் போக்குவரத்துக்கென சாலைகள் போடப்பட்டன. இதன் காரணமாகத்தான் மார்ஷல்ஸ் சாலை, ஹால்ஸ் சாலை, மாண்டியத் சாலை மற்றும் காசா மேஜர் சாலை ஆகியவை போடப்பட்டு, 1798 ஆம் ஆண்டிலேயே இவை முக்கிய வழிகளாகத் திகழ்ந்தன. இவர்களுக்கு வசதியாக மொபரேஸ் சாலையும் இராயப்பேட்டை நெடுஞ்சாலையும் பின்பு போடப்பட்டன. ஜார்ஜ் டவுனுக்கு மேற்கேயிருந்த பகுதி பள்ளமான சதுப்பு நிலப்பகுதியாக இருந்தது. எனவே வளர்ச்சியின்றி வெற்றிடமாகவே இருந்தது. கோட்டையை உள்ளடக்கிய 69 கி.மீ கொண்ட பகுதியும் 16 சிறு கிராமங்களும் சேர்ந்து மதராஸ் பட்டினம் என்று 1798 ல் உருவாக்கப்பட்டது.

### 1800 ம் ஆண்டில் மதராஸ்

1.16 மாநகராட்சி மதராஸில் ஏற்படுத்தப்பட்ட பின்பு, மாநகர துப்புரவுப் பணி மற்றும் வளர்ச்சியும் தோன்றலாயின. மாநகர் எட்டு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டது. குடிமக்களின் மத்தியிலிருந்து நான்கு ஆணையர்களை அரசு தேர்ந்தெடுத்தது. 1864 ம் ஆண்டில் இராயபுரத்திலிருந்து ஆற்காடு வரை அகல இரயில் பாதை போடப்பட்டது. 1872 ஆம் ஆண்டில் சென்டரல் இரயில் நிலையம் அமைக்கப்பட்டு பிரதான பாதையுடன் இணைக்கப்பட்டது. 1861 ஆம் ஆண்டில் ஆங்கிலேய அதிகாரிகள் துறைமுகத்தின் அவசியத்தை உணரலாயினர். இதன் காரணமாக 1862 ல் ஒரு கப்பந்துறை கட்டப்பட்டது. பின்பு 1868 ஆம் ஆண்டு முதல் அடுத்தடுத்து வளர்ச்சிப்பணிகள் நடந்து வந்தன.

1.17 1862 ஆம் ஆண்டில் இராயபுரம் இரயில் நிலையம் ஏற்படுத்தப்பட்டதால் மக்கள் வட திசையில் சென்று இராயபுரம் பகுதியில் குடியேறினர். இதன் காரணமாகப் பல வருடங்களுக்குப் பின்பு இராயபுரம் பகுதியில் மர அறுவை நிலையங்களும் மரக்கடைகளும் உருவாயின. மேலும் இருப்புப் பாதை தற்போதுள்ள பெரம்பூர் வழியாகச் சென்றது. இந்தப் பகுதி தாழ்வான பகுதியாகவும் எதற்கும் உதவாத சதுப்பு நிலமாக இருந்து வந்தது. இதுவரை குடியேற்றம் ஏற்படாதிருந்த இந்தப் பகுதியில் இருப்புப் பாதை போடப்பட்டதால் வளர்ச்சிக்கு ஏற்றதானது. 1850 ஆம் ஆண்டிலிருந்தே மக்களுக்கு மனமகிழ்வு வசதிகள் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டியதின் அவசியம் உணரப்பட்டது. இந்த காலத்தில் தான் மக்கள் பூங்கா, நேப்பியர் பூங்கா மற்றும் ரிச்சர்ட்ஸன் பூங்கா ஆகியவை உருவாக்கப்பட்டன. இதை தவிர ஒரு அருங்காட்சியகமும் ஒரு மிருக காட்சி சாலையும் அமைக்கப்பட்டன.

1.18 1800 ஆண்டுக்கு முன்பு சாலைகள் ஆர அமைப்பிலேயே இருந்தன. ஆனால் 1810 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னரே மாநகருக்குள் புறவழிச் சுற்றுச் சாலைகள் வளர்ச்சியடைய ஆரம்பித்தன. இதில் மவுண்ட் சாலை பிரதான சாலையாக இருந்தது. இந்த சாலைக்கு திருவல்லிக்கேணி நெடுஞ்சாலை, சேமியர்ஸ் சாலை, எட்வர்டு எலியட்ஸ் ரோடு மற்றும் இராயப்பேட்டை நெடுஞ்சாலை ஆகியவற்றிலிருந்து வந்து சேரும் வழிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. மவுண்ட் சாலையில் வடக்கே பாந்தியன் சாலை, ஹால்ஸ் சாலை, மார்ஷல்ஸ் சாலை ஸ்பர்டாங்ன் சாலை மற்றும் நூங்கம்பாக்கம் நெடுஞ்சாலை ஆகிய சாலைகள் குடியிருப்புகளுக்கு உதவும் வகையில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. அதன் பின்பு கொன்னூர் நெடுஞ்சாலையை பிரிக்கின்ற சாலை மற்றும் பெரம்பூர் பாரக்ஸ் சாலை ஆகிய சாலைகள் பூந்தமல்லி சாலையுடன் இணைத்தன.

1.19 வியாபாரத்திற்கு வசதியாக ஜார்ஜ் டவுனுக்குச் சற்று கிழக்குப்புறத்தில் 1896 ஆம் ஆண்டில் துறைமுகம் கட்டி முடிக்கப்பட்டது. இங்கிருந்து மாநிலத்தின் வடக்கு, தெற்கு மற்றும் மேற்கு சாலைகள் இணைத்தன. இவை இன்னும் மாநகரப் போக்குவரத்து அமைப்பின் முக்கிய முதுகெலும்பு போன்று விளங்கி வருகின்றன. இந்த மூன்று முக்கிய திசைகளை நோக்கி இருப்புப் பாதைகளும் அமைக்கப்பட்டன.

1.20 துறைமுகம் கட்டப்பட்ட காரணத்தினால் துறைமுகத்திற்குத் தெற்கே மணற்படுகை தோன்ற காரணமாயிற்று. ஒரு காலத்தில் கோட்டை மதில் மீது தவழ்ந்து கொண்டிருந்த கடலும் மெல்ல மெல்ல 2.5 கி.மீ தூரத்திற்கு பின் வாங்கிச் சென்றுவிட்டது. இதனால் கடலுக்கும் நிலத்திற்கும் இடையே ஒரு பரந்த

கடற்கரை உருவானது. இந்தக் கடற்கரையை நோக்கிப் பல பொதுக் கட்டிடங்கள் 19 ஆம் நூற்றாண்டில் கட்டப்பட்டன. இந்தக் கட்டிடங்கள் இன்னும் மாநகருக்குப் பெருமை சேர்த்துக் கொண்டிருக்கின்றன.

1.21 இப்பெரு நகரம் வளர்ந்து 70 ச.கி.மீ பரப்பளவில் 5.40 இலட்சம் மக்கள் தொகையை 1901ல் இந்நகரம் விரிவடைந்தது. கடந்த இருபதாண்டுகளில் மக்கள் தொகை வளர்ச்சி விகிதம் முறையே 4 சதவீதமாகவும் 6 சதவீதமாகவும் இருந்தன. மேலும் இம்மாநகரத்தையும் இதைச் சுற்றிலுமுள்ள பல கட்டிடங்கள் மற்றும் இடங்கள் குறிப்பாக கோட்டை, மெரினா கடற்கரை, கடற்கரைக்கு இணையாக அமைந்துள்ள சாலை, அந்தச் சாலையில் கடலை நோக்கி கட்டப்பட்டுள்ள பல முக்கிய பொதுக்கட்டிடங்கள் உயர் நீதி மன்றம், மூர் அங்காடி, கன்னிமாரா பொது நூலகம் ஆகியவை நகருக்கு முத்தாய்ப்பாய் விளங்கின. ஜார்ஜ்வுன் மிகவும் வியாபார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடமாக விளங்கிய போதிலும் இதில் கணிசமான பகுதி குடியிருப்பாகவும் திகழ்ந்தது. நகரின் பிரதான குடியிருப்புப் பகுதிகளாகத் திகழ்ந்தவை சிந்தாதிரிப் பேட்டை, திருவல்லிக்கேணி, எழும்பூர், மைலாப்பூர், புரசைவாக்கம், வேப்பேரி மற்றும் இராயபுரம் ஆகிய பகுதிகளாகும். இந்தக் குடியிருப்புகளுக்கு அப்பால் இருந்த பெரும்பான்மையான பகுதிகள் தோட்டங்களும் விளை நிலங்களும் இருந்தன. இவற்றில் ஆங்காங்கே பரவலாக மாளிகைகளை கட்டி பெரும் செல்வந்தர்கள் வாழ்ந்து வந்தனர். இவ்வாறு வளர்ச்சியடைந்த பகுதிகளில் குறிப்பிடத் தக்கவை நூங்கம்பாக்கம், சேத்துப்பட்டு மற்றும் கீழ்ப்பாக்கம் ஆகிய பகுதிகள் ஆகும். தென் மேற்கே அமைந்திருந்த சைதாப்பேட்டை மிகச்சிறிய குடியிருப்பாக திகழ்ந்தது. புனித ஜார்ஜ் கோட்டையிலிருந்து ஐந்து ஆறு கி.மீ வரை மவுண்ட் சாலையின் இருபுறங்களிலும் பெரிய வியாபார நிறுவனங்களும் கேளிக்கை விடுதிகளும், விடுதிகளும் அமைந்திருந்தன. நகரில் தொழிற்சாலைகளைப் பொறுத்தமட்டில் மிகச் சிலவே இருந்தன. அவையே ஜார்ஜ்வுன் மற்றும் பெரம்பூர் பகுதிகளில் அமைந்திருந்தன. நூங்கம்பாக்கத்தின் மேற்குப் பகுதியில் நூங்கம்பாக்கம் ஏரி அமைந்திருந்தது. இதன் நீண்ட ஏரிக்கரை 6 கி.மீ தூரத்திற்கு பிறைவடிவில் மேற்கு நூங்கம்பாக்கம் பகுதியை சுற்றி வளைத்திருந்தது. வடக்கு தென் கிழக்கு மற்றும் மேற்கு திசைகளிலிருந்த மூன்று இருப்புப் பாதைகளும் நகருக்குப் பெரிதும் உதவியாக இருந்தன. இந்நகரம் தென்னிந்தியா முழுவதற்கும் குறிப்பாக வணிக, இராணுவ மற்றும் நிர்வாக மையமாகத் திகழ்ந்தது.

#### மாநகரின் 1941 ஆம் ஆண்டின் நிலை

1.22 மாநகரத்தின் மக்கள் தொகை 1941 ஆம் ஆண்டில் 8.6 இலட்சமாக உயர்ந்தது. இப்போது மாநகரின் பரப்பு 80 ச.கி. மீட்டர்களாக இருந்தது. மேலும் இதன் எல்லைகள் 1923 ஆம் ஆண்டில் விரிவுபடுத்தப்பட்டிருந்தன. 1901 ம் ஆண்டு முதல் 1941 ஆம் ஆண்டு வரையிலுள்ள காலகட்டத்தில் நடந்த முக்கிய வளர்ச்சி எதுவெனில் 1931 ஆம் ஆண்டில் தாம்பரத்திற்கும் கடற்கரைக்கும் இடையே உள்ள புறநகர் மீட்டர் கேஜ் இருப்புப்பாதை மின்சார மயமாக்கப்பட்டதுதான். இதனால் தாம்பரம் வரையிலுள்ள புறநகர் பகுதிகளின் வளர்ச்சிக்கு வழி ஏற்பட்டது. மேலும் நீண்ட ஏரியைக் கொண்டிருந்த நூங்கம்பாக்கம் பகுதியில் மாநகராட்சியால் ஒரு திட்டமிட்ட குடியிருப்புப் பகுதி உருவாக்கப்பட்டது. வளர்ச்சியடைந்த பகுதிகளில் கணிசமான அளவுக்கு மக்கள் பெருக்கமும் ஏற்பட்டது. மேலும் நகருக்கு நல்ல குடிநீர் வசதியும் கழிவு நீர் வெளியேற்ற வசதியும் கிடைத்தது. இதைத் தவிர மிக மலிவான வகையில் நகருக்கு டிராம் வண்டி மற்றும் இரயில் போக்குவரத்து வசதியும் கிடைத்தது. நகரில் போக்குவரத்துவசதியாக நிழல்தரும் மாங்கள் அடங்கிய அகன்றசாலைகள் அமைந்திருந்தன. 1941 ஆம் ஆண்டுவாக்கில் மதராஸ் ஒரு மாநிலப் பெருநகரமாக வளர்ச்சியடைந்து, உலகின் நகர வசதியடன் கூடிய ஊரகச் சுற்றுச்சூழல் கொண்ட பெருநகரமாக மாறிவிட்டது. இது ஒரு வணிக மற்றும் நிர்வாக மையமாகவே திகழ்ந்து வந்தது.

#### 1971 ஆண்டில் மாநகரம்

1.23 1941 ஆம் ஆண்டிற்கும் 1971 ஆம் ஆண்டிற்கும் இடைப்பட்ட முப்பது வருடங்களில் மாநகரமும் மற்றும் அதைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளும் மக்கள் தொகையிலும் பொருளாதார நடவடிக்கைகளிலும் வளர்ந்து பெருகிவிட்டன. முதலாவதாக மக்கள் தொகை 1943 ஆம் ஆண்டில் 10 இலட்சத்தைக் கடந்தது. இதற்கடுத்த இருபது ஆண்டுகளில் மக்கள் தொகை 20 இலட்சத்தை தாண்டியது. இக்காலகட்டத்தில் 1944 ல் மதராஸ் மீது ஜப்பானின் படையெடுப்பு வரும் என அஞ்சப்பட்டது. இதே வேளையில் 1950 ம் ஆண்டுகளில் தமிழ்நாடு, கேரளா, மைசூர், ஆந்திரா மாநிலம் என மொழிவாரி அடிப்படையில் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. இப்படிப்பட்ட இரண்டு இக்கட்டான சூழ்நிலையிலும் மக்கள் தொகை 20 இலட்சமாக உயர்ந்தது. 1950 ஆண்டில் சைதாப்பேட்டை மற்றும் செம்பியம் ஆகிய பகுதிகள் மாநகருடன் சேர்க்கப்பட்டு இதன் பரப்பு 129 ச.கி.மீ என உயர்ந்தது. இந்த காலகட்டத்திலும் குறிப்பாக மேற்கிலும் தெற்கிலும் குடியிருப்புகளும் தொழிற்சாலைகளும் வளர்ந்தன.

1.24 இந்த துரித வளர்ச்சிக்கு முக்கிய காரணம் நாடு சுதந்திரம் அடைந்த பின்பு ஏற்பட்ட வேகமான பொருளாதார வளர்ச்சியே ஆகும். நாட்டின் ஐந்தாண்டு திட்டங்களும் பொதுத்துறையில் ஏற்பட்ட தொழிற்சாலை வளர்ச்சிகளும் மாநகரின் வளர்ச்சிக்கு உதவின. தேசிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த வணிக மற்றும் நிர்வாகப் பெருநகராக இதை மாற்றிவிட்டன. சுதந்திரத்திற்குப் பின்பு துரித வளர்ச்சி இங்கு ஏற்பட காரணமாக அமைந்தவை, பல பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் இங்கு அமைந்ததால் ஆகும்.

இதனால் பல தனியார் நிறுவனங்களும் உருவாயின. இதே வேளையில் குடிநீர் விநியோகத்திலும் கழிவு நீர் வெளியேற்றும் பணியிலும் சில பிரச்சனைகளும் மாநகரில் உருவாயின. இதைத்தவிர நகரம் முழுவதும் பெருவாரியாக குடிசைப் பகுதிகள் தோன்றலாயின. தமிழ்நாடு வீட்டுவசதிவாரியம் அமைக்கப்பட்டு, பெரும் குடியிருப்புப் பகுதிகளாக மேற்கில் அண்ணாநகரும் தெற்கே சாஸ்திரி நகரும் அமைக்கப்பட்டன. இதனால் மாநகரின் எல்லைகள் ஒரு திட்டமான அளவில் நீடித்திருக்க இயலாது போயிற்று. மாநகரின் வளர்ச்சி நகரை ஒட்டிய பகுதிகளில் குறிப்பாக வடக்கில் எண்ணூர் வரையிலும், மேற்கே ஆவடி வரையிலும் தெற்கே வண்டலூர் வரையிலும் விரிவடைந்தது.

இந்த வளர்ச்சி ஒரு சீரான முறையிலோ அல்லது உள்கட்டமைப்பு வசதிகளுக்கு ஏற்ற வகையிலோ ஏற்படவில்லை. இதனால் ஒரு புறம் மக்கள் தொகைப் பெருக்கமும் மற்றொருபுறம் வாகனப் போக்கு வரத்துக்களின் பெருக்கமும் ஏற்பட்டது. இதனால் பெருநகரம் தற்போது பல பிரச்சனைகளைச் சந்திக்க வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. 1633 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மாநகரின் வளர்ச்சி பிற்சேர்க்கை I மற்றும் IIல் தரப்பட்டுள்ளன.

## 1971 ல் பெருநகரத்தின் அமைப்பு

1.25 மாநகரம் பெருநகரப் பகுதியின் மத்தியப்பகுதியில் உள்ளது. இப்பகுதியில்தான் அனைத்து வணிக நடவடிக்கைகளும் சமுதாய நடவடிக்கைகளும் நடக்கின்றன. மேலும் மாநகரத்தின் பெரும்பான்மையான மக்கள் குடியிருக்கும் பகுதியாகவும் இது திகழ்கிறது. இதன் அமைப்பு வடக்கு, வடமேற்கு, மேற்கு, தென்மேற்கு மற்றும் தெற்கு ஆகிய முக்கிய திசைகளில் விரிவடைந்து அரை வட்டவடிவில் காணப்படுகிறது. இதற்கு முக்கிய காரணம் ஆரம்ப கால வளர்ச்சியின் போது துறைமுகமும், ஜார்ஜ் டவுனும் முக்கியமான வணிக மையங்களாகத் திகழ்ந்ததால்தான், எல்லா தொடர்பு வழிகளும் இந்த மையப் பகுதியை நோக்கியே அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் இப்பகுதி மற்ற பகுதிகளுடன் ஒரு வட்டத்தில் ஆரங்கள் இணைக்கப்படுவது போல் அமைந்து வளர்ச்சியைப் பெற்றிருந்தது. ஆர சாலைகளை ஒட்டி அமைந்திருந்த பகுதிகளிலிருந்து மத்திய பகுதிக்கு செல்ல ஆன நேரம், மற்ற பகுதிகளிலிருந்து செல்ல ஆன நேரத்தை விட குறைவாகவே இருந்தது. மேலும் மேற்கிலும் தென்மேற்கிலும் போக்குவரத்து, பொருளாதாரம் காரணமாக வேகமாக வளர்ச்சியடைந்தது. இதைத்தவிர இந்த பகுதிகளின் உகந்த அமைப்பும் வளர்ச்சி ஏற்படுவதற்கு காரணமாய் அமைந்தன.

1.26 மாநகரின் வடக்கு, மேற்கு மற்றும் தென்மேற்கு திசைகளில் இருந்த வெளிப்புறப் பகுதிகளில் பெரிய தொழில் நிறுவனங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டன. குறிப்பாக வட திசையிலுள்ள மணலி மற்றும் எண்ணூரில் மெட்ராஸ் எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலை, மெட்ராஸ் உரத்தொழிற்சாலை, எண்ணூர் அணல் மின் நிலையம், தி அசோக் லேலேண்ட் டிராக் பாக்டரி, மற்றும் பல இதன் துணை நிறுவனங்கள் அமைந்தன, மேற்கு திசையில் டிவிஎஸ் குழுமத்தின் நிறுவனங்கள், டன்லப் இரப்பர் கம்பெனி, டி ஐ சைக்கிள் நிறுவனம் மற்றும் மிகப் பெரிய தொழிற்பேட்டைகளும் அம்பத்தூரில் அமைந்தன. அதற்கும் மேற்கில் உள்ள ஆவடியில் 'கனரக வாகன தொழிற்சாலை' அமைந்துள்ளது. தென் மேற்கு திசையில் ஆற்காடு சாலைக்கும் அண்ணாசாலைக்கும் இடையில் பெரும்பாலும் எல்லா திரைப்பட தயாரிப்பு தளங்களும் (Studios) நடுத்தர தொழிற்சாலைகளும் அதிலும் மாநிலத்தின் முதலாவது தொழிற்பேட்டையான கிண்டி தொழிற்பேட்டையும் அமைந்துள்ளன. இதைத் தவிர மேற்கு திசையில் சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலையில் மிகப்பெரிய அம்பத்தூர் தொழிற்பேட்டையும் அமைந்துள்ளன. தென் மேற்கில் புறநகர் மின்சார இருப்புப் பாதையை ஒட்டிய பகுதிகளாக இருக்கும் ஆலந்தூர், பல்லாவரம் மற்றும் தாம்பரம் ஆகிய பகுதிகள் மாநகரப் புறப்பகுதியிலுள்ள முக்கிய குடியிருப்புப் பகுதிகளாகும். இப்பகுதிகளின் பெரும்பான்மையானவற்றில் வணிகம் மற்றும் பொது வசதிகள் குறைவாக இருந்தாலும், இவை பிராதான நகரையே சார்ந்துள்ளன.

1.27 திருவல்லிக்கேணி, மைலாப்பூர் புரவசைவாக்கம் மற்றும் இராப்பூர் ஜார்ஜ் டவுனின் வட பகுதிகள் ஆகியவை பழமையான குடியிருப்புப் பகுதிகள் ஆகும். இப்பகுதிகளில் குடியிருப்புகளும் கடைகளும் தெருக்கள் அமைப்பு முறையில், வீடுகளுக்கு இடையே இடைவெளியின்றி தொடர் கட்டிட பகுதிகளாக அமைந்துள்ளன. மைலாப்பூரிலும் தியாகராய நகரிலும் உள்ள பதிய குடியிருப்புகள் பெரிய மாளிகை அமைப்பு குடியிருப்புகளாக அமைந்தன. ஆனால் மத்திய வணிகப் பகுதிக்கும் இப்பகுதிக்குமிடையே அமைந்துள்ள பழைய குடியிருப்புகளான எழும்பூர், நூங்கம்பாக்கம் மற்றும் சேத்துப்பட்டு ஆகிய பகுதிகளைவிட இந்த மைலாப்பூர் மற்றும் தியாகராயர் நகர் புது குடியிருப்புப் பகுதிகளில் மக்கள் நெருக்கம் அதிகமாகும். இந்த இடைப்பட்ட பகுதிகள் மாநகரின் மத்திய வணிகப் பகுதிக்கு சற்று அருகில் அமைந்துள்ளதால் அடுக்குமாடிக் குடியிருப்புகளும், அலுவலகங்களும் விடுதிகளும் ஏராளமாய் தோன்றி வளர்ச்சியடைந்தன.

மாநகரை ஒட்டியிருக்கும் ஊரகப் பகுதிகள் வளமிக்கவைகளாக இருந்தன. குறிப்பாக வடக்கிலும் மேற்கிலும் உள்ள பகுதிகளில் பாசனத்தின் மூலம் நெல் விளைவிக்கப்பட்டது. மாநகரப்பகுதியின் தெற்கேயுள்ள மணற்பாங்கான பகுதிகளில் விறகுக்காக சவுக்கு பயிரிடப்பட்டன.

1.28 ஜார்ஜ் டவுனும் அண்ணாசாலைவரையிலான இதன் விரிவாக்கமும் சேர்ந்து மாநகரின் மத்திய வணிகப் பகுதியாக அமைந்தன. இப்பகுதியில் மொத்த வியாபாரமும், சில குறிப்பிட்ட சில்லரை வியாபாரங்களும் வங்கிகளும் மற்றும் நிதி நிறுவனங்களும் அமைந்துள்ளன. இங்கு வர்த்தக நடவடிக்கைகளே அதிகமாக நடைபெறுகின்றன. 1971 ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரப் பகுதியில் மொத்தம் உள்ள வேலைத்தளங்களில் 48 சதவீதமான சுமார் இரண்டு இலட்சத்திற்கும் மேற்பட்ட வேலைத் தளங்கள் இந்தப் பகுதியில்தான் அடங்கியிருந்தன. அன்றாட வாழ்வுக்குத் தேவையான அனைத்துப் பொருட்களையும் விற்கும் அங்காடிகள் மாநகரின் அனைத்துப் பிரதான சாலைகளிலும் தோன்றலாயின.

1.29 மாநகருக்குள் இருந்த தொழிற்சாலைப் பகுதிகள் குறிப்பாக வடபகுதியிலும் மேற்குப்பகுதியிலும் இருந்தன. இவற்றுடன் குடியிருப்புகளும் இணைந்து ஒரு கலவையான அமைப்பாக காணப்பட்டது. ஆனால் புதிய தொழில் நிறுவனங்கள் நகருக்கு வெளியே அமைந்தன. முக்கியமான பெரிய தொழிற்சாலைகள் மாநகரின் புறத்தே மிகவும் தள்ளி அமைந்தன. வடக்கில் எண்ணூர் மற்றும் மணலியிலும், மேற்கில் அம்பத்தூர் மற்றும் ஆவடியிலும் தென் மேற்கில் அண்ணாசாலை மற்றும் அதன் விரிவாக்கப் பகுதியிலும் முக்கிய தொழிற்சாலைப் பகுதிகள் அமைந்தன. சென்னை மாநகரப் பகுதியின் வடமேற்குப் பகுதியில் சுமார் 40 சதவீத தொழிற்சாலை பணித்தளங்கள் அமைந்துள்ளன. அண்ணாசாலை மற்றும் அதன் விரிவாக்கப்பகுதியில் 10 சதவீதம் அமைந்தன.

1.30 பொது மற்றும் பாதிப் பொது பயன்பாடுகள் நகர் முழுவதும் பரவிக் கிடந்தன. முன்னமே நிறுவப்பட்ட இத்தகைய பயன்பாடுகள் மாநகரின் பழைய பகுதிகளான எழும்பூர் மற்றும் மொரினாவில்தான் அதிகமான இடம் பெற்றிருந்தன. பல புதிய பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் (புறநகரில் அமைந்த சில கல்வி நிறுவனங்கள் தவிர) அண்ணாசாலையிலும் நூங்கம்பாக்கத்திலும் அமைந்தன.

1.31 ஆர வடிவான வளர்ச்சிகள், இடையே வெற்றிடங்களை ஏற்படுத்தியிருந்தன. இவற்றுள் சில நகர எல்லையை ஊடுருவியும் இருந்தன. தொழில் நிறுவனங்கள் மற்றும் அங்காடிகள் பிரதான தொடர்பு வழிகளை ஒட்டி அமைந்திருந்தன. இத்தகைய பயன்பாடுகள் நீண்ட தொலைவு வரை இருந்த போதிலும் நகரப்புற வளர்ச்சி என்று கொள்ள இயலாது. மேலும் உண்மையான ஊரகப் பகுதி இவற்றிற்கு மிகவும் அப்பால் உள்ளது என்று கூறவும் முடியாது. பல சிறிய குடியேற்றங்கள் மிக அருகில் இருந்தாலும் அவற்றிற்கு மாநகரப் பகுதிக்கு அருகில் அமைந்துள்ளதற்கான அடையாளங்கள் ஏதும் இல்லை. சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியின் 1973 ன் நகர வளர்ச்சி பிற்சேர்க்கையில் இணைக்கப்பட்ட வரைபடத்தில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

## 2006 ம் ஆண்டில் பெருநகர அமைப்பு

1.32 சென்னைப் பெருநகரப் பகுதிக்காக 1976 ம் ஆண்டில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட முழுமைத்திட்டத்தில், பல்வேறு உத்தேசங்களின் அடிப்படையில் கருத்தில் கொள்ள வேண்டிய அமைப்பு முன்மொழியப்பட்டது. இதன்படி மாநகரை மையமாகக் கொண்ட ஆர வடிவில் அமைந்த அமைப்பு முறை முன் மொழியப்பட்டது. இதன் முக்கிய அம்சங்களாவன-

- அ) மக்கள் அடர்த்தி மற்றும் மக்கள் தொகை வளர்ச்சியைக் கட்டுப்படுத்தல்
- ஆ) சென்னைப் பெருநகரப் பகுதிக்குள் தொழில் மற்றும் வணிக வளர்ச்சி நடவடிக்கைகளை கட்டுப்படுத்துதல்.
- இ) முக்கிய போக்குவரத்து மார்க்கங்களில் உள்ள வளர்ச்சியை ஊக்குவித்தல் மற்றும் மணலி, யீஞ்சூர், அம்பத்தூர், ஆவடி, ஆலந்தூர் மற்றும் தாம்பரம் ஆகிய இடங்களில் நகர்புற இணையகங்களின் வளர்ச்சியை ஊக்குவித்தல்
- ஈ) மத்திய வர்த்தக மையப் பகுதியிலிருந்து ஒரு சில நடவடிக்கைகளை இடமாற்றம் செய்தல்
- உ) மறைமலைநகர், சும்மிடிப்பூண்டி மற்றும் திருவள்ளூர் பகுதியில் துணை நகரங்களை வளர்ச்சியடையச் செய்தல்.

1.33 இந்த முழுமைத்திட்டத்தில், நிலப்பயன்பாடு பிரிவுகளும், இந்த வளர்ச்சிக்கு குறிக்கப்பட்ட காலகட்டத்தில் சென்னை பெருநகரப் பகுதியில் செய்யப்பட வேண்டிய நகரமையமாக்குதலின் அமைப்பும், விவரமாகத் தரப்பட்டுள்ளன. பெருநகரப் பகுதிக்கு அருகிலுள்ள பகுதிகளில் வளர்ச்சி ஏற்படுவதற்கு தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம் பெரும் பங்காற்றியது. அண்ணாநகர் (சுமார் 5 ச.கி.மீ), அசோகநகர் மற்றும் கே.கே. நகர் (சுமார் 7 ச.கி.மீ), தென்சென்னை திட்டத்தில் இந்திரா நகர், சாஸ்திரி நகர் மற்றும் பெசன்ட் நகர் (சுமார் 4 கி.மீ) ஆகிய பகுதிகளில் வீட்டு மனைகளும் அடுக்குமாடிக் குடியிருப்புகளும் ஏற்பட்டன. இங்கு ஏற்பட்ட இந்த வீட்டு மனைகளும், அடுக்குமாடிக் குடியிருப்புகளும் சமுதாயத்தில் உயர் வருவாய் பிரிவினர் முதல் பொருளாதாரத்தில் நலிவடைந்த பிரிவினர் வரையுள்ளோரின் தேவைகளை நிறைவேற்றும் வகையில் அமைந்தன. மாநகரத்திலும் அதைச் சுற்றி அரும்பாக்கம், முகப்பேர், வில்லிவாக்கம், வேளச்சேர, கொடுங்கையூர், அம்பத்தூர், ஆவடி மற்றும் மாதவரம் ஆகிய பகுதிகள் வளர்ச்சியுற்றன.

இவ்வாறு தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியத்தின் மூலம் எல்லா உள்கட்டமைப்புகளுடன் ஏற்பட்ட மாநகருக்கருகிலான வளர்ச்சி, இவைகளைச் சுற்றி பல தனியார் குடியிருப்பு வளர்ச்சிகள் ஏற்படுவதற்குத் தூண்டு கோலாய் அமைந்தது.

1.34 மாதவரம், வியாசர்பாடி, கொடுங்கையூர், அம்பத்தூர், நூம்பல், மற்றும் பம்மல் பெருங்குடி ஆகிய பகுதிகளில் தொழிற்சாலைகளுக்கென ஒதுக்கப்பட்ட பகுதியில் நடுத்தர மற்றும் சிறுதொழில்களுக்கான தொழிற்சாலைகள் தோன்றின. மேலும் வில்லிவாக்கம், திருமழிசை ஆகிய இடங்களில் தொழிற்பேட்டைகளும், மகளிர் தொழில்முனைவோர் தொழிற்பேட்டை ஆவடிக்கு அருகில் மோரை என்ற இடத்திலும் ஏற்பட்டது. இதைத்தவிர தேவைகள், உள்கட்டமைப்பு வசதி கிட்டல் மற்றும் தொழிற்சாலை வளர்ச்சி ஏற்படுவதற்கான வசதிவாய்ப்பு ஆகியவற்றைக் கணக்கில் கொண்டு தொழிற்சாலைப் பகுதியாக நில உபயோக மாற்றம் செய்யப்பட்ட பகுதியில் சென்னைக்கு மேற்கேயுள்ள பூந்தமல்லி புறவழிச் சாலையின் இரு புறங்களிலும், நடுத்தர மற்றும் சிறிய தொழிலகங்கள் தோன்றியுள்ளன. இதே போல் நில உபயோக மாற்றம் செய்யப்பட்ட பகுதியில் தெற்கே மாநகர எல்லையிலிருந்து சோழிங்க நல்லூர் வரை பழைய மாமல்லபுரம் சாலையையொட்டி நடுத்தர மற்றும் சிறிய தொழிலகங்கள் உருவாகியுள்ளன.

1.35 வள்ளலார் நகர் (ஜார்ஜ் டவுன்) மற்றும் அண்ணாசாலைப் பகுதிகள் மாநகர வர்த்தக மையமாகத் திகழ்ந்தாலும், மைலாப்பூர், தியாகராய நகர், நூங்கம்பாக்கம் மற்றும் புரசைவாக்கம் ஆகிய பகுதிகள் மண்டல வர்த்தக மையங்களாகத் திகழ்கின்றன. மேலும் அடையார், அண்ணாநகர் மற்றும் பெரம்பூர் ஆகிய பகுதிகள் மண்டல வர்த்தக துணை மையங்களாக வளர்ச்சி பெற்றிருக்கின்றன. பெரு நகரின் வர்த்தக மையத்திலிருந்த காய்கறி, பழங்கள் மற்றும் பூக்கள் ஆகியவற்றின் மொத்த வியாபார் வணிகம் கோயம்பேட்டிற்கு மாற்றி அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதே போல் இங்கிருந்த வெளியூர் பேருந்து நிலையமும் கோயம்பேட்டிற்கு மாற்றி அமைக்கப்பட்டது. இரும்பு மற்றும் எஃகு வணிக வளாகம் சாத்தங்காட்டில் வளர்ச்சி செய்யப்பட்டது. மாதவரத்தல் அமைக்கப்பட்ட சரக்குந்து முனையமும் தற்போது இயங்கி வருகின்றது.

1.36 பெருநகரிலுள்ள முக்கிய கல்வி நிறுவனங்கள் பெருநகரின் மையப் பகுதியிலும் மற்றும் தென் பகுதியிலும் உள்ளன. இவை தங்களின் இருப்பிடங்களுக்குள்ளேயே விரிவாக்கம் செய்து கொள்ளுகின்றன. 1980 ஆம் ஆண்டிற்குப்பின்பு பெருநகரப் பகுதிக்குள் ஆங்காங்கே பல பொறியியல் கல்லூரிகளும் பல மருத்துவக்கல்லூரிகளும் தோன்றியுள்ளன.

1.37 கடந்த முப்பதாண்டுகளில் இந்தப் பெருநகர பகுதிக்குள் பயிர்த்தொழில் நடவடிக்கைகள் மிகவும் மோசமான நிலைக்கு வந்துள்ளது. இதற்குப் பல காரணங்கள் உண்டு. பாசனத்திற்கு தேவைப்படும் தண்ணீர்ப் பற்றாக்குறை, கூலி, விவசாயம் செய்யத் தேவைப்படும் செலவு ஆகியவற்றால் ஏற்பட்ட பிரச்சனைகளின் காரணமாகவே பயிர்த்தொழில் செய்யும் நடவடிக்கைகள் குறைந்து விட்டன. பெருநகரப் பகுதியின் வடகோடியில் 'ஜிஎன்டி' சாலைக்கும் டிபிபி சாலைக்குமிடையில் புழல் ஏரியிலிருந்தும் செங்குன்றம் ஏரியிலிருந்தும் பெறப்பட்ட நீர்ப்பாசன வசதிகள் ரத்து செய்யப்பட்டுவிட்டன. இப்பகுதியில் விவசாயம் செய்வதற்கு அப்பகுதியில் கிடைக்கும் தண்ணீர் போதுமானதாக இல்லை. எனவே இப்பகுதியில் பயிர்த்தொழில் நடவடிக்கைகள் கணிசமாக குறைந்து விட்டன. சி.டி.எச். சாலைக்கும் ஜி.என்.டி. சாலைக்கும் இடையிலுள்ள வட முனைப் பகுதியிலும் இதே நிலைதான். ஏனெனில் இந்த ஏரிகளுக்குண்டான ஆதார நீர்ப்பிடிப்புப் பகுதியில் தான் இப்பகுதி அமைந்துள்ளது. மாநகரத்திற்கு தேவையான நீர் ஆதாரம் இவையே ஆகும். மேலும் பெருநகரப்பகுதியில் மற்றொரு பெரிய ஏரியான செம்பரபாக்கம் ஏரியும் தற்போது மாநகருக்கு தண்ணீர் வழங்கும் ஏரியாக மாற்றப்பட்டுள்ளது. இந்த ஏரியின் மூலம் குறைந்த அளவிலேயே பயிர்த்தொழில் பெருநகரப்பகுதியான தென்பகுதியில் நடைபெறுகிறது. தென் கோடியில் பழைய மாமல்லபுரம் சாலைக்கும் ஜி.எஸ்.டி. சாலைக்கும் இடையே தாம்பரம் - மடிப்பாக்கம் சாலைப் பகுதிகளில் சிற்சில இடங்களில் குறைவான அளவிலேயே பயிர்த்தொழில் நடைபெறுகிறது.

1.38 தகவல் தொழிநுட்ப நிறுவனங்களுக்கும் தகவல் தொழில் நுட்ப மின்னணு மென்பொருள் நிறுவனங்களுக்கும் சென்னை மிகவும் பிரபலமான நகரமாகும். மென்பொருள் ஏற்றுமதியில் தமிழ்நாடு நாட்டின் இரண்டாம் இடத்தை வகிக்கிறது. சென்னையிலிருந்து மட்டும் 90 சதவீத மென் பொருட்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. பழைய மாமல்லபுரம் சாலையில் ஏராளமான தகவல் தொழில் நுட்ப மற்றும் தகவல் தொழில் நுட்ப மின்னணு மென்பொருள் நிறுவனங்கள் அமைந்துள்ளன. இந்தப் பகுதி தகவல் தொழில்நுட்ப வழிப்பாதை என்றே அழைக்கின்றபடி, அந்த அளவுக்கு இங்கு ஏராளமான நிறுவனங்கள் உள்ளன. தரமணியில் இருக்கும் டைடல் பார்க் என்ற தகவல் தொழில் நுட்பப் பூங்காவில் பெரும்பான்மையான பெரிய தகவல் தொழில் நுட்ப நிறுவனங்கள் அமைந்துள்ளன. இந்தப் பகுதியில் தரமணியிலிருந்து செம்மஞ்சேரி வரையில் ஏராளமான தகவல் தொழில் நுட்ப நிறுவனங்கள் அமைந்துள்ளதற்கு காரணம் நிறுவனங்கள் அமைக்க இட வசதி கிடைத்தல், தடையில்லாத தரமான மின்விநியோகம், சிறந்த போக்குவரத்து வசதி, விமான நிலையத்திற்கு எளிதாகச் செல்ல வழி, தண்ணீர் வசதி, மாசற்ற சுற்றுச்சூழல் ஆகியவையே ஆகும். இந்நிறுவனங்கள் பல்லாவரம் துரைப்பாக்கம் 200 அடி சாலையையொட்டியும், வேளச்சேரி - தாம்பரம் சாலையையொட்டியும் ஏராளமாய் வளர்ந்து வருகின்றன. சிறுசேரியில் உள்ள தொழில்நுட்ப பூங்காவில் பல நிறுவனங்கள் அமைந்து வருகின்றன. இது 2007 ம் ஆண்டில்

முழுமையாகச் செயல்படத் தொடங்கும். இந்தப் பூங்கா 868 ஏக்கர் பரப்பில் எல்லாவித அரசு உட்கட்டமைப்பு வசதிகளுடனும் கூடியதாகும். தரமணியிலுள்ள உயிரியல் தொழில் நுட்பப் பூங்கா டைசல் நிறுவனத்தால் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டுள்ளது. மிகப் பெரிய உயிரியல் தொழில் நுட்பப் பூங்கா சிறுசேரியில் அமைந்துள்ளது. இதன் காரணமாக வேலைவாய்ப்புகள் அதிகமாக ஏற்பட்டு மேடவாக்கம், ஜல்லடம்பேட்டை, பெரும்பாக்கம், வேங்கைவாசல், கௌரிவாக்கம், ராஜகீழ்ப்பாக்கம் ஆகியவற்றின் மேற்கிசைகளில் பெரும் அளவில் குடியிருப்பு பகுதிகள் தோன்றி வளரலாயின.

1.39 தென் கிழக்கு ஆசியாவின் முக்கிய ஏற்றுமதி மையமாகச் சென்னை திகழ்கிறது. சென்னையைச் சுற்றி, வெளிநாட்டு கார் உற்பத்தி நிறுவனங்களான 'போர்டு, ஹீண்டாய் மற்றும் ஜெனரல் மோட்டார்' ஆகிய நிறுவனங்கள் தங்களது தொழிற்சாலைகளை அமைத்துள்ளன. இதனால் உள்நாட்டு மற்றும் அயல்நாட்டு கார் சந்தைகளுக்கு இங்கிருந்து கார்கள் உற்பத்தியாகிச் செல்கின்றன. இப்பகுதியில் ரூபாய் ஆயிரம் கோடிகளுக்கு மேலாக செலவிடப்பட்டு ஆட்டோமொபைல் பரிசோதனை மற்றும் ஏற்புதிறன் நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. மேலும் சென்னையைச் சுற்றியமைந்துள்ள பகுதிகளில் குறிப்பாக ஸ்ரீபெரும்புதூரில் அமைந்துள்ள செயின்ட் கோபியன் கண்ணாடி தொழிற்சாலை, நோக்கியா செல்போன் உற்பத்தி தொழிற்சாலை மற்றும் 1700 ஏக்கரில் மறைமலை நகர் அருகில் அமைந்துள்ள மகேந்திர தொழிற்பூங்கா ஆகியவை குறிப்பிடத்தக்கவையாகும். மேலே கூறிய இந்த வளர்ச்சிகளும் சென்னைப் பெருநகர வளர்ச்சியில் ஒரு நல்ல தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளன. 2006 ம் ஆண்டின் பெருநகரப் பகுதியின் வளர்ச்சி பிற்சேர்க்கையிலுள்ள வரை படத்தில் காட்டப்பட்டுள்ளன.