

சர்சதேசப் புகழ்பெற்ற மாந்தை துறைமுகத்தின் வரலாற்றுத் தொன்மை

D.Thineshkumar

Geography Special, 2nd Year
Eastern University, Sri Lanka

தேசங்களுக்கிடையிலான கடல் வாணிபம் விருத்தியடையத் தொடங்கிய காலம் முதலாக இந்து மாகடலில் மேற்குக் கிழக்கு நாடுகளுக்கிடையிலான கப்பற் போக்குவரத்துப் பாதையின் கேந்திர மையமாக இலங்கைத் தீவு விளங்கி வந்துள்ளது. இக்கேந்திர முக்கியத்துவத்தின் காரணமாக இலங்கைத் தீவின் கரையோரங்களில் பல துறை முகங்கள் உருவாகின. அத்தகைய துறைமுகங்களில் பழமையானதும், பாதுகாப்பானதும், வரலாற்றில் பேசப்படும் அளவுக்கு மிகச்சிறந்த இயற்கைத் துறைமுகங்களாக மாந்தைத் துறைமுகமும், திருகோணமலைத் துறைமுகமும் விளங்குகின்றன. ஆனால் துரதிஷ்டவசமாக மாந்தைத் துறைமுகத்தின் மகிமையானது இலங்கையில் போத்துக்கேயரின் வருகையுடன் மங்கி மறையத் தொடங்கியது. இன்று மாந்தைத் துறைமுகம் பொலிவிழந்து, பாழடைந்து, தூர்ந்த நிலையில் மணல் மேடாகிக் பரவைக்கடலாகக் காட்சி அளிக்கின்றது.

வடக்குக் கிழக்கு மாகாணத்தில் எட்டு மாவட்டங்களில் ஒன்றான மன்னார் மாவட்டம், இலங்கைத் தீவின் வடமேற்குக் திசையின் தென் இந்தியாவுக்கு அண்மையில் அமைந்துள்ளது. மன்னார் மாவட்டம் ஒரு காலத்தில் சிறப்பான வகையில் “மாதோட்டம்”, “மாந்தை” என்னும் பல பெயர்களால் அழைக்கப்பட்டது. மாந்தைத் துறைமுகம் மன்னார்த் தீவுக்கு நேர் கிழக்கே பெருநிலப்பரப்பின் மேற்கு மூலையில் கடலோரமாக அமைந்துள்ளது. கி.பி 9ம் நூற்றாண்டில் சைவம் வளர்த்த சுந்தரமூர்த்தி சுவாமிகளால் பாடிப் புகழ் பெற்ற பழம் பெரும் திருத்தலமாகிய திருக்கேதீஸ்வர ஆலயம் விளங்கியது. இவ்வாலயமே மாந்தைத் துறைமுக நகரின் தொன்மையை இன்றுவரை காத்துவருகிறது.

மாந்தைத் துறைமுகத்தின் வரலாற்றுத் தொன்மையை உறுதிப்படுத்த வரலாற்றில் பல சான்றாதாரங்களை வரலாற்றாய்வாளர்கள் கண்டறிந்துள்ளனர். மன்னார் மாவட்டத்தின் ஊடாக பாய்கின்ற நதிகளில் ‘கதம்பநதி’ எனும் அருவி ஆறு வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்கதாகும். இக்கதம்ப நதியானது ஆலங்குளம் சந்திக்கு அருகாமையில் இரண்டாகப் பிரிந்து ஒரு கிளை ‘அருவி ஆறு’ என்ற பெயரில் முத்தரிப்புத்துறைக் கடலில் சங்கமிக்கின்றது. கதம்ப நதியின் மற்றொரு கிளையான ‘பாலாவி ஆறு’ சங்கமிக்கும் இடமே மாந்தைத் துறைமுகமாகும்.

ஆனால் மக்களின் விவசாய நீர்ப்பாசனத் தேவைக்காக பாலாவி ஆற்றினை மறித்து இயக்கர்குல மக்களால் கட்டுக்கரைக்குளத்துக்கான பிரமாண்டமான அணைக்கட்டு அமைக்கப்பட்டதால் பாலாவி ஆற்றுப்படுக்கை தூர்ந்து போனதுடன், பாலாவி ஆறு சங்கமித்த முகத்துவாரம் சேறும் சகதியுமாக மாறியது. பாலாவி ஆற்றின் எச்சமானது இன்றும் திருக்கேதீஸ்வர ஆலையத் தீர்த்தக்கரையாக விளங்குகின்றது.

எவ்வாறெனினும் கி.பி 11ம் நூற்றாண்டு முதல் இரண்டாயிலம் ஆண்டுகளாக மாந்தைத் துறைமுகமும் இதற்கு அணித்தாக பொலிவுடன் விளங்கிய மாதோட்ட நகரமும் சீரும் சிறப்பும் பெற்று விளங்கின. இன்று நம்மால் காணக்கூடியதாக உள்ள மாந்தை நகரானது இன்றைய

திருக்கேதீஸ்வரம் அமைந்திருக்கும் இடமாகும். 1540 ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் போர்த்துக்கேயர் மாதோட்ட நகரத்தை அழித்தும், திருக்கேதீஸ்வர ஆலயத்தை சூறையாடியதுமன்றி அவ்வாலயத்தை இடித்து, கற்களைப் பெயர்த்துக்கொண்டு சென்று தமது இராணுவ, நிர்வாக, வாணிப நலன்களைப் பாதுகாக்கவென மன்னார் தீவின் கிழக்கு மூலையில் கோட்டையை நிர்மாணித்தனர். இக்கோட்டை இன்றும் உள்ளது. காரைநகர் கடல்க்கோட்டையும், திருக்கேதீஸ்வர ஆலயக் கற்களைக்கொண்டு கட்டினர் என்பது வரலாற்று உண்மை (சேர்.கந்தையா வைத்தியநாதர்).

மாதோட்ட நகரினையும் திருக்கேதீஸ்வர ஆலயத்தையும் போர்த்துக்கேயர் நிர்மூலமாக்கியதுடன் மாந்தைத் துறைமுகமானது முற்றாக செயலிழந்தது. பிற்காலத்தில் பிரித்தினியர் ஆட்சியின் போது அவர்களின் பெருந்தோட்டத்துறை விருத்தி நலனுக்காக மன்னார் தீவை பெருநிலப்பரப்புடன் இணைக்கும் புகை வண்டிப்பாதையும், கற்பாதையும் அமைக்கப்பட்டதால் சமுத்திர நீரோட்டம் தடைப்படவே மாந்தைத்துறைமுகம் படிப்படியாக தூர்ந்து, மண்மூடி, ஆழம் குன்றி பரவைக்கடல்போல் ஆகி இன்றைய நிலையை அடைந்துள்ளது.

எனினும் இன்றும் மாந்தை நகரத்தை அண்டிய கரையோரப்பிரதேசத்தில் துறைமுகம் இருந்தமைக்கான ஓரளவு ஆழமான நீர்ப்பரப்பு மாறாத நிலையில் உள்ளதை அவதானிக்கலாம். அத்துடன் பொருட்களை நாவாய்களில் ஏற்றி பண்டக சாலைகளுக்கு அண்மையில் கொண்டு செல்வதற்கு வசதியாக அமைக்கப்பட்ட வளைவுகளைக் கொண்ட சிறிய கால்வாய்களை தூர்ந்த நிலையில் மேற்குப் புறத்தில் இன்றும் காணலாம்.

மேலும் அராபியக்கடல் வழியாக இந்து சமுத்திரத்துள் நுழைகின்ற வாணிபக்கப்பல்கள் மாந்தைத் துறைமுகத்துள் வருவதற்கு வசதியாக துறைமுகத்தின் இடது புறமாக புளியந்தீவுக்கு அணித்ததாக உள்நுளையும் வகையில் அமைந்திருந்த பிரமாண்டமான கால்வாயின் தடயமானது பெருநிலப்பரப்பையும் மன்னார் தீவையும் இணைக்கின்ற பிரதான வீதியின் நடுவே அமைத்துள்ள ‘கறிச்சட்டிப்பாலம்’ வரை இன்றும் காணப்படுகின்றது.

அன்றைய காலகட்டத்தில் மத்தியதரைக் கடற்பிரதேச நாடுகளான எகிப்து, கிரேக்கம், துருக்கி, உரோம் போன்ற நாடுகளைச் சேர்ந்த வாணிபக்கப்பல்களும், அராபிய நாடுகளின் வாணிபக்கப்பல்களும் சங்கமிக்கும் பிரதான துறைமுகமாக மாந்தைத் துறைமுகமே விளங்கியது. இன்று கெழும்புத் துறைமுகம் பெற்றிருக்கின்ற கேந்திர முக்கியத்துவத்தை அன்று மாந்தைத் துறைமுகம் பெற்றிருந்தது. அது தவிர முத்தரிப்புத்துறை, சிலாபத்துறை, வங்காலை, தலைமன்னார், பேசாலை போன்ற துறைமுகங்களும் மாந்தைத் துறைமுகத்தின் மேன்மைக்கு பக்கபலமாக இருந்துள்ளன என்பது வரலாற்று உண்மையாகும். (A. Mootootamby Pillai).

மாந்தைத் துறைமுகத்தின் வரலாற்றுத் தொன்மை பற்றி தமிழ் மொழியில் உள்ள சில சங்க இலக்கிய நூல்களிலும், சில பக்தி இலக்கியங்களிலும், சிங்கள தேசத்தின் வரலாற்றைக் கூறுகின்ற மகாவம்சத்திலும் பல இடங்களில் கூறப்பட்டுள்ளன. சிங்களத்தில் “மாதோட்ட” “மாதுட்டுவ” என்றும் தமிழில் “மாந்தை” என்றும் அழைக்கப்பட்டது. “மகாதீர்த்தம்” என்பதும் மாந்தைத் துறைமுகத்தில் அமைந்திருந்த திருத்தலத்தின் மகியின் காரணமாக வழங்கிய சிறப்புப் பெயராக உள்ளது.

மாந்தைத் துறைமுகநகரை அந்நியரான போர்த்துக்கேயர் சிதைத்து நிர்மூலமாக்கியதன் காரணமாக கட்டிட இடிபாடுகள் குவிந்து ஒரு மேட்டு நிலம் போலவே இன்றும் காட்சி தருகின்றது. இன்று காணப்படுகின்ற திருக்கேதீஸ்வர ஆலையத்திருத்தலமானது 400 ஆண்டுகளின் பின்பு புதிதாக அமைக்கப்பட்டதாகும்.

ஏறத்தாள 30 வருடங்களுக்கு முன்பு மாந்தை துறைமுக நகர் மேட்டில் மேற்கொண்ட அகழ்வாய்வின் போது, பல்வேறு விதமான தடயங்கள் கண்டெடுக்கப்பட்டன. பல நாடுகளைச் சேர்ந்த அழகிய மட்பாண்டங்கள், நாணயங்கள், ஆபரணங்கள் மற்றும், மனித எலும்புக்கூடுகள் போன்றன கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றில் முக்கியமானவை. இந்த அகழ்வாய்வின் தடயங்கள் மாந்தைத்துறைமுகத்தின் வரலாற்றுத் தொன்மையை உறுதிப்படுத்துவதாய் அமைந்தது.

இலங்கையின் ஆதிக்குடிகள் இயக்கரும், நாகரும் என்பதே வரலாற்று உண்மை. மாந்தைத் துறைமுகமானது நாகர் குல மன்னர்களால் நிர்மாணிக்கப்பட்டதாக வரலாற்று ஆய்வாளர் சிலர் கூறுகின்றனர். இன்றும் மாந்தைத் துறைமுக நகருக்கு பின்புலமாக நாகர்குளம், நாகர் தாழ்வு, சிறு நாகர்குளம். போன்ற பெயர்களுடைய பழமை வாய்ந்த கிராமங்கள் உள்ளன.

எனவே சிங்கள தேசத்தின் மகாவம்சம் கூறுகின்ற வரலாற்றுக் காலத்துக்கு முன்பிருந்தே தமிழர்களின் மூதாதையர்களின் ஒரு பிரிவினரான நாகர்கள், சமூகப்பண்பாட்டு முறையில் சிறந்து விளங்கி மாந்தைத் துறைமுக நகரில் தமது அரச நிர்வாகத்தை மையப்படுத்தி ஆட்சி புரிந்துள்ளனர் எனலாம். கிழக்கு நாடுகளும் மேற்கு மற்றும் அரபுலக நாடுகளுக்கும் இடையே அமைந்துள்ள மாந்தைத் துறைமுகத்தின் இயற்கையான, பாதுகாப்பான புவிசார் அமைவிடத்தன்மை காரணமாக பாரிய வாணிபக்கப்பல்கள் கடற்புயல், கடற்கொந்தளிப்பு போன்ற இயற்கைச் சீற்றங்களால் தாக்கமுறா வண்ணம் பாதுகாக்கக்கூடிய சிறந்த துறைமுகமாக விளங்கியது.

மேலும் மாந்தைத் துறைமுகம் இராமர் அணையின் பவளக் கற்பாறைகளுக்கும், மன்னார் தீவுக்கும் தென்கிழக்கே சில மைல் தூரத்தில் அமைந்திருப்பதால் தென்மேல் பருவக்காற்றால் தாக்கமுறாத ஒதுக்குப்புறமான வளைவான நிலப்பரப்பை ஒட்டி அமைந்துள்ளது.

தென்மேல் பருவக்காற்றின் சீற்றத்தில் இருந்து வாணிபக் கப்பல்கள் பாதுகாப்பைத் தேடிக்கொள்வதற்கேற்ற ஒதுங்கு துறையாக மாந்தைத் துறைமுகம் அன்று விளங்கியது. இதனால். அநேக வெளிநாட்டு வாணிபக் கப்பல்கள் மாந்தைத் துறைமுகத்துக்கு வந்து மாதக்கணக்கில் தரித்து நின்று செல்வது வழக்கமாகும். பல்வேறு நாடுகளைச் சேர்ந்த வாணிபர்கள் தங்குவதற்கான தனித்துவமான குடியிருப்புக்கள் கூட மாந்தைத் துறைமுக நகரில் அமைந்திருந்ததாக வரலாற்றாய்வாளர்கள் கூறுகின்றனர். பிரமாண்டமான கட்டிடங்களும், பண்டகசாலைகளும், ராஜவீதிகளும் மாந்தைத் துறைமுகநகரை அழகு செய்தன. மாந்தை நகருக்கு அண்மித்ததாக கிழக்கு பக்கமாக மாளிகைத்திடல் என்ற இடம் இன்றும் குடியிருப்பாக விளங்குகின்றது. அவ்விடத்தில் அன்று ஏராளமான அரச நிர்வாகக் கட்டிடங்கள், குடிமனைகள் அமைந்திருந்தன என்பது உண்மையாகும்.

மாந்தைத் துறைமுகத்துக்கு வந்து சேருகின்ற ஏராளமான பொருட்களை களஞ்சியப்படுத்துவதற்கு வசதியாக இதனை அண்மித்து இரண்டு சிறு துறைமுகங்கள் இருத்ததாகவும் கூறப்படுகின்றது.ஒன்று இத்துறைமுகத்துக்கு வடக்காக 2 கிலோமீற்றர்

தூரத்தில் அமைந்துள்ள ‘பல்கோணமுந்தல்’ உப துறைமுகமாகும். இத்துறைமுகப்பகுதி இன்று பலகைமுனை என்ற பெயரில் அழைக்கப்படுகின்றது. மற்றையது மாந்தைத் துறைமுகத்துக்கு தெற்கே குறுக்குப்பார்வையில் ஏறத்தாள 3 கிலோமீற்றர் தூரத்தில் அமைந்துள்ள புகள்பெற்ற வங்காலைத் துறைமுகமாகும். “வங்கம்” என்றசொல் கப்பலைக் குறிக்கின்றது. வங்கங்கள் தங்கிச் சென்ற துறையாக விளங்கியதால் இன்று வங்காலை என அழைக்கப்படுகின்றது. இந்த வங்கத்துறையில் இருந்து மாந்தைத் துறைமுகம் வரையிலான உவர் நிலமான தரைப்பகுதியூடாக வளைவுகளுடன் கூடிய செயற்கைக் கால்வாய் இருந்தமைக்கான தடயம் இன்றும் உள்ளது. இக்கால்வாய் சிறிய தொடுப்பு ஓடைகளாகத் தள்ளாடி இராணுவ முகாம்வரை நீண்டு சென்று மாந்தைத் துறைமுகத்துள் முடிவடைவதை நன்கு அவதானிக்க முடிகின்றது. இந்தக் கால்வாய் வங்காலையின் மேற்குப்புறமாகச் சென்று இந்து சமுத்திரத்துள் முடிவடைகின்றது. இதனைத் துறையாறு என்ற பெயரில் இன்றும் அழைக்கப்படுகின்றது.

மாந்தைத் துறைமுகம் பல்வேறு நாடுகளின் வர்த்தக மையமாக விளங்கியதால் அன்றைய நிலையில் மையப்படுத்தப்பட்ட உலக சந்தையாக விளங்கியது என்பதை அறிய ஆச்சரியமாக உள்ளது. “தமிழர் வரலாறும் இடப்பெயர்வு ஆய்வும்” என்ற நூலில் தமிழ் அறிஞர் கதிர். தணிகாசலம் என்பவர், கிரேக்க வாணிபர்கள் மாந்தைத் துறைமுக நகரை பொலஸிமண்டோ (**poloasi mondou**) என அழைத்ததாகக் குறிப்பிடுகின்றார். ஆங்கிலத்தில் இதனை உலக வர்த்தக நகர் (**Market city of the world**) என அர்த்தம் கொள்கின்றனர்.

பழமையும் பெருமையும் படை வலிமையும் மிக்கதாக விளங்கிய மாந்தைத் துறைமுகநகர் கப்பல்கட்டும் தெழிலிலும் சிறந்து விளங்கியதாம். இங்கு கட்டப்படும் கப்பல்கள் இரும்பு ஆணிகள் இல்லாமலேயே கட்டப்பட்டதாக கூறப்படுகின்றது. மாந்தைத்துறைமுக நகரில் பாரிய பண்டக சாலைகள், சுரங்கப்பாதைகள், போர்த்தளபாடங்கள் வைக்கும் ரகசிய சுரங்கக் காப்பறைகளும் இருந்துள்ளன.

சிறப்புடன் விழங்கிய மாந்தைத்துறைமுகச் சந்தையில் பல தேசங்களைச் சேர்ந்த மட்பாண்டப்பொருட்கள், பளிங்குப்பொருட்கள், யானைத்தந்தம், மயில் இறகு, வாசனைப்பொருட்கள், சாயவேர்கள், வண்ணப்பட்டாடைகள், மதுபான வகைகள், உணவுத்தானியங்கள், மூலிகை மருந்துகள், பலவிதமான விளக்குகள், மன்னாரின் புகழ்பெற்ற முத்துக்கள் போன்ற பொருட்கள் சந்தை விற்பனையில் முதன்மை பெற்றிருந்தன. தமிழ் நாட்டின் கிழக்குத் துறைமுகங்களுடன் மாந்தைத்துறைமுகம் வலுவான வாணிபத் தொடர்பினைக் கொண்டிருந்தது.

அனைத்துக்கும் மேலாக மாந்தைத் துறைமுகத்தின் சிறப்பினைக் கூறும் அம்சமாக செம்பினால் அமைக்கப் பட்டிருந்த பிரமாண்டமான கோட்டை விளங்கியதாம். இந்தக் கோட்டையின் மையத்தில் சூரிய சக்தியில் சுழலக்கூடிய “காந்தச்சக்கரம்” பொருத்தப்பட்டிருந்ததாகக் கூறப்படுகின்றது. இந்து சமுத்திரத்தில் செல்லும் அனைத்து வாணிபக்கப்பல்களும் காந்தச் சக்கரத்தின் விசையால் ஈர்க்கப்பட்டு மாந்தைத் துறைமுகத்துக்கு வந்து செல்லக்கூடிய தேவை இருந்தது. இதனால் இத்துறைமுகக் கோட்டை காந்தக் கோட்டை என அழைக்கப்பட்டது.

இதிலிருந்து அக்கால மாந்தை நகர் மக்களுக்கு காந்தத்தைப் பயன்படுத்தி அறிவு ரீதியாக ஆளுகை செய்யும் திறன் இருந்துள்ளது என்ற உண்மைச் செய்தி நம்புவதற்கு கஷ்டமாகத்தான் இருக்கும். ஆனால் வரலாற்று ஆய்வாளரின் குறிப்புக்கள் இந்த உண்மையை

உறுதிப்படுத்துகின்றன. இந்தச்சக்கரம் வேகமாகச் சுழற்றப்பட்டால் கடற்கொந்தளிப்பை ஏற்படுத்தி எதிர்க்கப்பல்கள் துறைமுகத்தை அணுகாதவாறு பாதுகாப்பு பந்தோபஸ்து கச்சித்தமாக அமைக்கப்பட்டிருந்தது. மாந்தைத் துறைமுக நகரை ஆண்ட நாகர்குல அரசன் இத்தகைய தந்திரோபாயத்தை கையாண்டதாக கூறுவர். இந்த வரலாற்று உண்மையை

“மணியுலாவிய மாந்தை நகராதிபன்
மாற்றலர் கெடக் காற்றாடி செய்தனன்”

என்ற நாட்டுப் பாடல் உறுதி செய்கின்றது. இவ்வாறு பெருமைமிக்க உலக சந்தையாக விளங்கிய மாந்தைத் துறைமுகத்தையும், நகரின் எழிலையும் இன்று நாம் காணமுடியாதுள்ளது. சோழ மன்னர்கள் இலங்கையைக் கைப்பற்றிப் பொலநறுவையில் இராஜதானியை நிறுவி ஆட்சிசெய்த காலத்தில் மாந்தைத் துறைமுகமும், திருக்கேதீஸ்வர ஆலயமும் உன்னத நிலையில் இருந்ததாக வரலாற்று பதிவுகளில் அறிய முடிகின்றது. சோழ மன்னர்கள் மாந்தை நகரையும், ஆலயத்தையும் மகிமைப்படுத்தி இராஜ இராஜேஸ்வரம் என்ற பெயரால் வழங்கினர்.

அந்நியரின் ஆதிக்க வெறியின் கோரங்களால் மாந்தைத் துறைமுக நகர் 20ம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதி வரை இடிபாடுகளால் முடண்டு பாழடைந்து கிடந்தது. இன்று மாந்தைநகர் திருக்கேதீஸ்வரம் என்ற பெயராலேயே அழைக்கப்படுகின்றது. இன்றைய திருக்கேதீஸ்வரத்தில் அமைந்துள்ள கோவில் அந்நியரின் அழிவுக்குப் பின்னர் புதிதாகக் கட்டப்பட்டதாகும். இந்த ஆலயத்துக்கு கிழக்கே கத்தோலிக்க மக்களின் வழிபாட்டிடமான லூர்து மாதா தூபி அமைந்துள்ளது. அண்மைக்காலம் வரை நூற்றுக்கணக்கான மக்கள் வாழ்குடிமனைகளும், சமூகநல நிறுவனங்களும் இங்கு காணப்பட்டன. ஆனால் சிறிலங்கா இராணுவம் இப்பிரதேசத்தில் முகாம் அமைத்துக் கொண்டதால் மக்கள் இடம் பெயர்ந்து விட்டனர். ஆலய வழிபாட்டுக்காக மட்டும் பக்தர்கள் வந்து செல்கின்றனர். இவ்வாறு உலக வர்த்தக மையமாக சிறப்புடன் விழங்கிய தொன்மைச் சிறப்பு மிக்க மாந்தைத் துறைமுகம் அதன் பெருமையை, மகிமையை மீளவும் பெறுமா? என்ற வினாவுக்கான விடையை இன்று இப்பிரதேசத்தில் சர்ச்சைக்குரியதாக விழங்குகின்ற சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்துடன் தொடர்புபடுத்திப் பார்த்து ஊகிக்க முடியும். மன்னார்க் குடாக்கலுக்கு அணித்தாய் இராமர் அணைக்கு ஊடாக தமிழ் நாட்டின் கரையோரமாக அமைக்கப்பட்டு வரும் இந்திய அரசின் தேசிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சேது சமுத்திரக் கால்வாய் வேலைத்திட்டம் குறித்து இலங்கைத்தரப்பில் இருந்த பல பாதகமான, சாதகமான கருத்துக்கள் அண்மைக்காலமாக முன்வைக்கப்பட்டு வருகின்றன. யாழ்ப்பாண பல்கலைக்கழக புவியியல்த்துறை அறிஞர்கள் முன்வைத்த சாதக பாதகமான கருத்துக்கள் காத்திரமானவை, கவனத்தில் கொள்ளத்தக்கவை.

குறிப்பாக யாழ்ப்பாண பல்கலைக்கழக முன்னாள் உபவேந்தரும் புவியியல் துறைப் பேராசிரியருமான கலாநிதி பொ.பாலசுந்தரம் பிள்ளை அவர்கள் “சேது சமுத்திர கால்வாய் திட்டமானது தமிழர் பிரதேச பொருளாதார மேம்பாட்டில் சாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்ற தொனியில் அண்மையில் தேசிய தமிழ் நாளிதழ் ஒன்றில் கட்டுரை எழுதி இருந்தார். சிறப்பாக வட பிரதேசத் துறைமுகங்கள் இதனால் விருத்தியடைந்து நன்மைகளைப் பெறுவதற்கான ஏதுநிலை உள்ளது என்ற கருத்தில் இவர் வலுவாக உள்ளார்.

இவரது கருத்து நடைமுறைச் சாத்தியமாக வேண்டுமானாயின் இலங்கையில் இன்று எரியும் பிரச்சினையாக உள்ள தேசிய இனப்பிரச்சினைக்கு நிரந்திர தீர்வு காணப்பட்டு அரசியல்

அமைதி உருவாக வேண்டும். இதனால் சேது சமுத்திர கால்வாய்த்திட்ட வலயத்திற்கு அணித்ததாக உள்ள மாந்தைத் துறைமுகம் தனது முன்னைய சிறப்பினையும் செல்வாக்கினையும் பெற்றுக் கொள்ளக்கூடிய ஏது நிலை உருவாகும். அது மட்டுமன்றி வடக்கு கிழக்கில் உள்ள அனைத்து துறைமுகங்களும் விருத்தியடைய வாய்ப்புக்கள் உண்டு.

எனவே இலங்கையில் எதிர் காலத்தில் சாதகமான அரசியல் அமைதிநிலை ஏற்படுமாயின் நிச்சயமாக மகிமை இழந்து மண் மூடித்தூர்ந்து கிடக்கும் சர்வதேசப் புகழ் பெற்ற மாந்தைத் துறைமுகம் பாரிய திட்டமிடலுடனான முன்னெடுப்புடன் ஆழப்படுத்தப்பட்டு விருத்திப்படுத்தப்பட்டு இந்து சமுத்திரத்தின் ஆழப்பரப்புடன் கால்வாய் மூலம் தொடுக்கப்படுமாயின். சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த்திட்ட அனுகூலங்களைக் கூடுதலாகப் பெறுகின்ற துறைமுகமாக மாந்தைத் துறைமுகம் விழங்கும் என்பது யதார்த்தமான எதிர் பார்க்கையாக அமைய முடியும்.

கடலகப் பொருளாதார முயற்சிகள் சேமிப்புக்களைச் சந்தைப்படுத்தல் வன்னிப் பிரதேச பொருளாதார உற்பத்தி பெருட்கள் மற்றும் பல்வேறு பண்டமாற்றுப் பொருட்களை ஊடு கடத்துதல், நாட்டின் ஏனைய பிரதேசங்களின் விளை பொருட்களை அயல் நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யும் சிறந்த பாதுகாப்பான பாரிய துறைமுகமாகவும் திருகோணமலைத் துறைமுகத்துக்கு இணையான இயற்கை துறைமுகமாகவும் நிச்சயம் மாந்தைத் துறைமுகம் விளங்கமுடியும்.

ஊசாத்துணை நூல்கள்

1. பேராசிரியர்:- க. இந்திரபாலா, இலங்கையில் திராவிட கட்டிடக்கலை வெளியீடு- குமரன் பப்ளிகேசன் (1999), சென்னை.
2. கலாநிதி:- பரமு. புஸ்பரட்ணம். “பூநகரி தொல்லியல் ஆய்வு”, வெளியீடு- யாழ் பல்கலைக்கழகம் (1993), திருநெல்வேலி.
3. கதிர். தணிகாசலம், தமிழர் வரலாறும் இடப்பெயர் ஆய்வும்., வெளியீடு- சரவணா பதிப்பகம் (1992), சென்னை.
4. சேர்.கந்தையா வைத்தியநாதர், “திருக்கேதீஸ்வர ஆலயமும் மாந்தைத் துறைமுகமும்”, வெளியீடு- திருக்கேதீஸ்வர சைவ மாநாட்டு மலர் (1990), மன்னார்.
5. முதலியார் செ. இராசநாயகம், யாழ்ப்பாண சரித்திரம்.
6. கலாநிதி. க. குணராசா, ஈழத்தவர் வரலாறு, வெளியீடு பூபாலசிங்கம் பதிப்பகம் (2000), கொழும்பு.
7. A. Mootootamby Pillai, Jaffna History, published- Asian Education services (2001), New dehil.
8. A studio time publication, Hand: Book of the Ceylon Traveler, publishedAsian Education services, New dehil.

கட்டுரைகள் (Articles)

1. எஸ். தோம்மானுப்பிள்ளை (லண்டன்), மாதோட்டக் கல்வெட்டும் சோழர் காலத்து ஈழமும்(கட்டுரை).

2. ம. சற்குணம், தேவாரம் பெற்ற திருக்கேதீஸ்வரம் (கட்டுரை), சமூக சோதி (மலரில் இருந்து) வெளியீடு- மன்னார் சனசமூக நிலையங்களின் சமாஜை (1972).
3. ம. சற்குணம், மன்னார் மக்கள் கலைகள் (கட்டுரை) “பல்துறை ஆய்வுகள்” எனும் தொகுப்பு நூலில் இருந்து, வெளியீடு கல்வி கலை பண்பாட்டு விளையாட்டுத்துறை அமைச்சு (1999) திருகோணமலை.
4. சி.எஸ். நவரத்தினம், வன்னியும் வன்னியரும்(கட்டுரை) வெளியீடு- மன/சித்திவினாயகர் இந்துக்கல்லூரி 40ஆவது ஆண்டு மலர்,மன்னார்.
5. பேராசிரியர் பொ. பாலசுந்தரம்பிள்ளை, “சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த்திட்டமும் இலங்கை துறைமுகங்களின் எதிகால மேம்பாட்டுக்கான சாதக நிலையும்” சுடர் ஒளி (நாளிதழ்) யூன்-7-8-2005(ஆய்வுக் கட்டுரை).