

From Partition to Border: A Historical Evolution of the 'Chicken's Neck' as a Center of Geopolitical Instability (1947–Present)

দেশভাগ থেকে সীমানা: ভূ-রাজনৈতিক
অস্থিরতার কেন্দ্রবিন্দু হিসেবে 'চিকেনস
নেক'-এর একটি ঐতিহাসিক বিবর্তন
(১৯৪৭–বর্তমান)

*Minhazuddin Seraj

Assistant Professor, Department of History, Rani P.T.T.I [Baba Saheb Ambedkar Education University (BSAEU)]

Research Review Journal of
Interdisciplinary Studies

double-blind peer-reviewed and
refereed online quarterly Journal

ISSN (online): 3108-0472

1(2) 103-110, 2025

©The Author(s) 2025

 10.31305/rrjis.2025.v1.n2.015

 <https://rrjournals.in/>



Received: 13 Jul, 2025

Revised: 22 Aug, 2025

Accepted: 17 Sep, 2025

Published: 30 Sep, 2025

Abstract: From Partition to the present, the historical evolution of the Siliguri Corridor, or the "Chicken's Neck," stands as a vivid symbol of India's geopolitical instability. This narrow stretch of land (approximately 22 kilometers wide), created by the Radcliffe Line in 1947, connects mainland India with the eight northeastern states, but at the same time, its proximity to the borders of Nepal, Bhutan, Bangladesh, and China has turned it into a permanent chokepoint of national security. This study shows how the corridor has continuously evolved—from the initial geopolitical restructuring after Partition to the conflicts of 1962 and 1971, the regional diplomacy after the 1990s, and the contemporary climate and security challenges. In my view, the Chicken's Neck is not merely a passage of connectivity but a complex testing ground for India's territorial integrity, defense strategy, and regional stability. China's Belt and Road Initiative, the Doklam crisis, political changes in Bangladesh, climate-induced disasters, and internal instability in the northeastern region have transformed the corridor's narrowness into a multidimensional threat. Ghising (2024) rightly notes that post-Partition migration and border adjustments laid the foundation for the corridor's persistent vulnerability. Noor (2026) further argues that its narrowness, historical formation, and increasing geopolitical pressures have made it highly fragile. This study seeks to demonstrate that the instability of the Chicken's Neck is not only historical but also a multifaceted challenge of the present and future. Despite India's Act East Policy, BBIN cooperation, and infrastructural development, the resilience of the corridor remains crucial for national security and regional diplomacy. This analysis aims to offer new perspectives for India's defense policy and regional strategy.

Keywords: Chicken's Neck, Siliguri Corridor, Partition, Geopolitical Instability, Northeast India, Regional Diplomacy, Climate Change, National Security, Act East Policy

*Corresponding Author

 Minhazuddin Seraj, Assistant Professor, Department of History, Rani P.T.T.I [Baba Saheb Ambedkar Education University (BSAEU)]

 minhazuddinserajhistory@gmail.com



Creative Commons Non Commercial CC BY-NC: This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 License (<http://www.creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits non-Commercial use, reproduction and distribution of the work without further permission provided the original work is attributed.

103

Scan and Access



Abstract in Bengali Language: দেশভাগ থেকে বর্তমান পর্যন্ত সিলিগুড়ি করিডর বা ‘চিকেনস নেক’-এর ঐতিহাসিক বিবর্তন ভারতের ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতার একটি জীবন্ত প্রতীক। ১৯৪৭ সালের র‍্যাডক্লিফ লাইনের মাধ্যমে সৃষ্ট এই সরু ভূখণ্ড (প্রায় ২২ কিলোমিটার চওড়া) ভারতের মূল ভূখণ্ডকে উত্তর-পূর্বাঞ্চলের আটটি রাজ্যের সঙ্গে যুক্ত করে, কিন্তু একই সঙ্গে নেপাল, ভুটান, বাংলাদেশ ও চীনের সীমান্তের সন্নিকটে অবস্থিত হয়ে জাতীয় নিরাপত্তার একটি স্থায়ী চোকপয়েন্টে পরিণত হয়েছে। এই গবেষণায় দেখানো হয়েছে যে, দেশভাগের প্রাথমিক ভূ-রাজনৈতিক পুনর্গঠন থেকে শুরু করে ১৯৬২ ও ১৯৭১ সালের সংঘাত, ১৯৯০-এর পরবর্তী আঞ্চলিক কূটনীতি এবং সমসাময়িক জলবায়ু ও নিরাপত্তা চ্যালেঞ্জ পর্যন্ত করিডরটি কীভাবে ক্রমাগত বিবর্তিত হয়েছে। আমার দৃষ্টিতে, চিকেনস নেক শুধু একটি সংযোগপথ নয়, বরং ভারতের অখণ্ডতা, প্রতিরক্ষা কৌশল ও আঞ্চলিক স্থিতিশীলতার একটি জটিল পরীক্ষাক্ষেত্র। চীনের বেল্ট অ্যান্ড রোড উদ্যোগ, ডোকলাম সংকট, বাংলাদেশের রাজনৈতিক পরিবর্তন, জলবায়ু-প্ররোচিত দুর্যোগ এবং উত্তর-পূর্বাঞ্চলের অভ্যন্তরীণ অস্থিরতা এই করিডরের সংকীর্ণতাকে বহুমাত্রিক হুমকিতে পরিণত করেছে। ঘিসিং (২০২৪) সঠিকভাবে উল্লেখ করেছেন যে, দেশভাগের পরবর্তী অভিবাসন ও সীমান্ত-সমন্বয় করিডরের স্থায়ী দুর্বলতার ভিত্তি স্থাপন করেছে। নুর (২০২৬) আরও বলেছেন যে, এর সংকীর্ণতা, ঐতিহাসিক গঠন ও ক্রমবর্ধমান ভূ-রাজনৈতিক চাপ এটিকে অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ করে তুলেছে। এই গবেষণা দেখাতে চায় যে, চিকেনস নেকের অস্থিরতা শুধু ঐতিহাসিক নয়, বরং বর্তমান ও ভবিষ্যতের একটি বহুমুখী চ্যালেঞ্জ। ভারতের অ্যাক্ট ইস্ট পলিসি, BBIN সহযোগিতা ও অবকাঠামোগত উন্নয়ন সত্ত্বেও করিডরের স্থিতিস্থাপকতা ভারতের জাতীয় নিরাপত্তা ও আঞ্চলিক কূটনীতির জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। এই বিশ্লেষণ ভারতের প্রতিরক্ষা নীতি ও আঞ্চলিক কৌশলের জন্য নতুন দৃষ্টিভঙ্গি প্রদান করবে।

Keywords: চিকেনস নেক, সিলিগুড়ি করিডর, দেশভাগ, ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতা, উত্তর-পূর্ব ভারত, আঞ্চলিক কূটনীতি, জলবায়ু পরিবর্তন, জাতীয় নিরাপত্তা, অ্যাক্ট ইস্ট পলিসি

1 | ভূমিকা:

দেশভাগ থেকে সীমান্তের রাজনীতি: ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতার কেন্দ্রবিন্দু হিসেবে ‘চিকেনস নেক’-এর ঐতিহাসিক বিবর্তন (১৯৪৭-বর্তমান) ভারতের জাতীয় নিরাপত্তা, আঞ্চলিক সংহতি এবং দক্ষিণ এশিয়ার ভূ-রাজনৈতিক ভারসাম্যের একটি অত্যন্ত সংবেদনশীল অধ্যায়ে। ১৯৪৭ সালের ভারত-বাংলা বিভাগের ফলে সৃষ্ট সিলিগুড়ি করিডর—যা সাধারণত ‘চিকেনস নেক’ নামে পরিচিত—প্রায় ২২ কিলোমিটার চওড়া এবং ২০০ কিলোমিটার দীর্ঘ এই সরু ভূখণ্ড ভারতের মূল ভূখণ্ডকে উত্তর-পূর্বাঞ্চলের আটটি রাজ্যের সঙ্গে যুক্ত করে। নেপাল, ভুটান, বাংলাদেশ এবং চীনের (চুম্বি উপত্যকা) সীমান্তের সন্নিকটে অবস্থিত এই করিডর শুধুমাত্র একটি ভৌগোলিক সংযোগ নয়, বরং দেশভাগের ঐতিহাসিক ক্ষতচিহ্নকে আজকের দিনে চীন-ভারত প্রতিদ্বন্দ্বিতা, বাংলাদেশের রাজনৈতিক অস্থিরতা, আঞ্চলিক সন্ত্রাসবাদ এবং অবকাঠামোগত প্রতিযোগিতার মাধ্যমে নতুন করে জীবন্ত করে তুলেছে। আমার দৃষ্টিতে, চিকেনস নেক ভারতের ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতার প্রতীক হয়ে উঠেছে—যেখানে একটি সরু করিডরের সংকীর্ণতা শুধু লজিস্টিক সংযোগের সমস্যা নয়, বরং জাতীয় সংহতি, প্রতিরক্ষা কৌশল এবং আঞ্চলিক কূটনীতির স্থায়ী চ্যালেঞ্জ। এই করিডরের মাধ্যমে উত্তর-পূর্বাঞ্চলের প্রায় ৪৫ মিলিয়ন জনগণের সঙ্গে মূল ভূখণ্ডের যোগাযোগ নির্ভরশীল, যা যেকোনো বহিঃশক্তির আক্রমণ বা অবরোধে সমগ্র অঞ্চলকে বিচ্ছিন্ন করে দিতে পারে। ১৯৪৭ সালের দেশভাগের আগে এই অঞ্চল ব্রিটিশ ভারতের অংশ ছিল এবং বাংলা প্রদেশের উত্তরাঞ্চল হিসেবে পরিচিত ছিল। র‍্যাডক্লিফ লাইনের মাধ্যমে সীমানা নির্ধারণের ফলে পূর্ববঙ্গ (বর্তমান বাংলাদেশ) সৃষ্টি হয় এবং ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চল মূল ভূখণ্ড থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ে। এই বিভাগের ফলে সৃষ্ট সিলিগুড়ি করিডর তখন থেকেই একটি ‘অ্যাকিলিস হিল’ হয়ে ওঠে। জামির ও ইয়াদেন (২০২৪) সঠিকভাবে উল্লেখ করেছেন যে, “The region’s linked to mainland India is maintained by a narrow corridor (approximately 22 km wide and 200 km long) at Siliguri, known as the Chicken’s Neck” (p. 598)। এই প্রাথমিক উদ্ধৃতি দেখায় যে, করিডরের সংকীর্ণতা উত্তর-পূর্বাঞ্চলের জন্য লজিস্টিক ও সামরিক সংযোগের একমাত্র পথ হয়ে উঠেছে। আমার বিশ্লেষণে, দেশভাগের এই ঐতিহাসিক সিদ্ধান্ত শুধুমাত্র ভৌগোলিক বিভাগ নয়, বরং দীর্ঘমেয়াদী ভূ-রাজনৈতিক ঝুঁকির বীজ বপন করেছে।

১৯৬২ সালের চীন-ভারত যুদ্ধ এই করিডরের অস্থিরতাকে প্রথমবারের মতো আন্তর্জাতিক স্তরে উন্মোচিত করে। চীনের চুম্বি উপত্যকা থেকে সম্ভাব্য আক্রমণের আশঙ্কায় ভারতকে সামরিকভাবে সতর্ক হতে হয়। হল্লাগ (২০০৯) সঠিকভাবে মন্তব্য করেছেন যে, “Bhutan has always been considered a strategic buffer for the Siliguri Corridor that connects India's north-eastern states with the rest of the country” (p. 820)। এই উদ্ধৃতি প্রমাণ করে যে, ভুটানকে বাফার হিসেবে দেখার দৃষ্টিভঙ্গি আজও চীনের অবকাঠামো নির্মাণের প্রেক্ষিতে প্রাসঙ্গিক। ১৯৭১ সালের বাংলাদেশ মুক্তিযুদ্ধের পর করিডরের গুরুত্ব আরও বৃদ্ধি পায়, কারণ বাংলাদেশের স্বাধীনতা ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলকে

নতুন করে সংযুক্ত করে। কিন্তু সমকালীন চীনের বেল্ট অ্যান্ড রোড উদ্যোগ (BRI) এবং ডোকলাম সংকট (২০১৭) এই করিডরকে নতুন করে হুমকির মুখে ফেলেছে। আলি (২০২০) আরও গভীরভাবে দেখিয়েছেন যে, সিলিগুড়ি করিডরের কৌশলগত অবস্থান তার নিরাপত্তা-সম্পর্কিত সমস্যাগুলিকে জটিল করে তুলেছে, বিশেষ করে চীন ও বাংলাদেশের সীমান্ত-সংলগ্নতার কারণে (Ali, 2020, p. 45)। আমার দৃষ্টিতে, এই বিবর্তন শুধু ঐতিহাসিক নয়, বরং বর্তমানে চীনের চুম্বি উপত্যকায় রাস্তা নির্মাণ, বাংলাদেশের রাজনৈতিক পরিবর্তন এবং আঞ্চলিক অভিবাসনের প্রেক্ষিতে নতুন মাত্রা পেয়েছে। করিডরটি এখন শুধু ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের 'গেটওয়ে' নয়, বরং ইন্দো-প্যাসিফিক কৌশলের একটি দুর্বলতম স্থান। ঘিসিং (২০২৪) সঠিকভাবে উল্লেখ করেছেন যে, করিডরের ঐতিহাসিক উৎপত্তি এবং অভিবাসনের প্রেক্ষিতে এর ভূ-রাজনৈতিক দুর্বলতা ক্রমাগত বৃদ্ধি পাচ্ছে (Ghising, 2024, p. 220)। এই গবেষণা দেশভাগ থেকে বর্তমান পর্যন্ত চিকেনস নেকের ঐতিহাসিক বিবর্তনকে ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতার কেন্দ্রবিন্দু হিসেবে পুনর্পাঠ করতে চায়। এটি দেখাতে চায় যে, সীমান্তের রাজনীতি কীভাবে একটি সরু করিডরকে জাতীয় নিরাপত্তার সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জে পরিণত করেছে। ভারতের প্রতিরক্ষা নীতি, আঞ্চলিক কূটনীতি এবং উত্তর-পূর্বাঞ্চলের উন্নয়নের প্রেক্ষিতে এই বিশ্লেষণ নতুন দৃষ্টিভঙ্গি প্রদান করবে। চিকেনস নেকের অস্থিরতা শুধু ভারতের অভ্যন্তরীণ সমস্যা নয়, বরং দক্ষিণ এশিয়ার বৃহত্তর ভূ-রাজনৈতিক ভারসাম্যের প্রতিফলন। এই করিডরের মাধ্যমে ভারতের স্থিতিস্থাপকতা পরীক্ষিত হয়েছে এবং ভবিষ্যতে এটি আঞ্চলিক শান্তি ও স্থিতিশীলতার চাবিকাঠি হয়ে উঠবে।

2 | দেশভাগ ও প্রাথমিক ভূ-রাজনৈতিক পুনর্গঠন (১৯৪৭-১৯৬০):

১৯৪৭ সালের দেশভাগ ভারতের ভূ-রাজনৈতিক মানচিত্রকে চিরতরে বদলে দেয় এবং 'চিকেনস নেক' বা সিলিগুড়ি করিডরকে ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সঙ্গে মূল ভূখণ্ডের একমাত্র সংযোগপথ হিসেবে সৃষ্টি করে। র‍্যাডক্লিফ লাইনের মাধ্যমে বাংলা প্রদেশের বিভাগ পূর্ববঙ্গকে পাকিস্তানের অংশ করে দিলে ভারতের আসাম ও অন্যান্য উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় অঞ্চল মূল ভূখণ্ড থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ে। এই সরু করিডর—প্রায় ২২ কিলোমিটার চওড়া এবং ২০০ কিলোমিটার দীর্ঘ—তখন থেকেই একটি ভূ-রাজনৈতিক দুর্বলতা হয়ে ওঠে। আমার দৃষ্টিতে, এই পুনর্গঠন শুধু ভৌগোলিক বিভাগ নয়, বরং দীর্ঘমেয়াদী অস্থিরতার বীজ বপন করে, যা পরবর্তীকালে চীন-ভারত সংঘাত ও আঞ্চলিক সন্ত্রাসবাদের মাধ্যমে আরও তীব্র হয়। দেশভাগের পরবর্তী ১৩ বছরে (১৯৪৭-১৯৬০) ভারতীয় রাষ্ট্র এই করিডরকে কেন্দ্র করে প্রশাসনিক, সামরিক ও কূটনৈতিক পুনর্গঠনের মাধ্যমে নিজেকে অভিযোজিত করার চেষ্টা করে, কিন্তু সেই প্রচেষ্টা কখনোই পুরোপুরি সফল হয়নি। র‍্যাডক্লিফ কমিশনের সিদ্ধান্ত ছিল অত্যন্ত তাড়াহুড়ো ও অসম্পূর্ণ। চ্যাটার্জি (১৯৯৯) সঠিকভাবে মন্তব্য করেছেন যে, “The Radcliffe Line was drawn in haste and without adequate local knowledge, resulting in a frontier that was both arbitrary and strategically vulnerable” (p. 240)। এই উদ্ধৃতি দেখায় যে, ব্রিটিশ প্রশাসনের অদূরদর্শিতা করিডরটিকে একটি ‘কাটোগ্রাফিক রিলিক’ করে তুলেছে। আমার বিশ্লেষণে, এই লাইন শুধু ধর্মীয় ভিত্তিতে বিভাগ করেনি, বরং ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলকে একটি ভূ-রাজনৈতিক ‘অ্যাকিলিস হিল’-এ পরিণত করেছে। দেশভাগের অব্যবহিত পরে লক্ষ লক্ষ শরণার্থীর আগমন এই করিডরের মধ্য দিয়ে ঘটে, যা স্থানীয় জনসংখ্যা ও সম্পদের উপর চাপ সৃষ্টি করে। ১৯৪৮-৫০ সালের মধ্যে পশ্চিমবঙ্গে শরণার্থীদের সংখ্যা কয়েক লক্ষ ছাড়িয়ে যায়, যা করিডরের প্রশাসনিক পুনর্গঠনকে জটিল করে তোলে।

১৯৫০-এর দশকে ভারত সরকার এই অঞ্চলের সংযোগ রক্ষার জন্য প্রশাসনিক পদক্ষেপ নেয়। আসাম রাজ্যের সঙ্গে পশ্চিমবঙ্গের মধ্যে সড়ক ও রেল যোগাযোগ বৃদ্ধি করা হয়, কিন্তু সীমান্ত-সংলগ্নতার কারণে নেপাল, ভুটান ও পূর্ব পাকিস্তানের সঙ্গে সম্পর্ক জটিল হয়ে ওঠে। ঘিসিং (২০২৪) এই প্রেক্ষিতে উল্লেখ করেছেন যে, “The genesis of the Siliguri Corridor is deeply rooted in the 1947 Partition, which not only fragmented the Bengal province but also created a narrow territorial choke point that has since defined India’s strategic vulnerability in the east” (p. 220)। এই প্রাথমিক উদ্ধৃতি প্রমাণ করে যে, দেশভাগের ফলে সৃষ্ট ভূ-রাজনৈতিক পুনর্গঠন করিডরটিকে একটি স্থায়ী দুর্বলতায় পরিণত করেছে। আমার দৃষ্টিতে, এই সময়কালে ভারত সরকারের প্রধান চ্যালেঞ্জ ছিল উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সঙ্গে মূল ভূখণ্ডের যোগাযোগ নিশ্চিত করা, যা পরবর্তীকালে ১৯৬২ সালের চীন-ভারত যুদ্ধে আরও স্পষ্ট হয়। ১৯৫৬ সালের রাজ্য পুনর্গঠন আইন ভাষাভিত্তিক রাজ্য গঠন করে উত্তর-পূর্বাঞ্চলের প্রশাসনিক কাঠামোকে পরিবর্তন করে, কিন্তু করিডরের নিরাপত্তা-সম্পর্কিত সমস্যা অমীমাংসিত রেখে যায়। হলস্লাম (২০০৯) সঠিকভাবে মন্তব্য করেছেন যে, “Bhutan has always been considered a strategic buffer for the Siliguri Corridor that connects India’s north-eastern states with the rest of the country” (p. 820)। এই উদ্ধৃতি দেখায় যে, ১৯৫০-এর দশকে ভুটানকে বাফার হিসেবে ব্যবহারের কৌশল গৃহীত হয়, যা করিডরের উত্তরাঞ্চলীয় সুরক্ষা নিশ্চিত করার প্রয়াস ছিল। কিন্তু পূর্ব পাকিস্তানের

সঙ্গে সীমান্ত-সংঘাত ও অভিবাসনের চাপ এই কৌশলকে জটিল করে তোলে। আমার বিশ্লেষণে, এই সময়কালে ভারতের প্রাথমিক ভূ-রাজনৈতিক পুনর্গঠন ছিল প্রতিক্রিয়ামূলক—দেশভাগের ক্ষত সামলানোর চেষ্টা, কিন্তু দূরদর্শী কৌশলের অভাবে করিডরটি একটি স্থায়ী ঝুঁকিতে পরিণত হয়।

১৯৬০ সালের মধ্যে করিডরের চারপাশে নেপাল ও ভুটানের সঙ্গে কূটনৈতিক সম্পর্ক স্থাপন করা হয়, কিন্তু চীনের সঙ্গে সীমান্ত-বিরোধের আভাস ইতিমধ্যেই স্পষ্ট হয়ে উঠছিল। এই প্রাথমিক পুনর্গঠনের মধ্য দিয়ে ভারত বুঝতে পারে যে, চিকেনস নেক শুধু একটি সংযোগপথ নয়, বরং জাতীয় নিরাপত্তার একটি কেন্দ্রবিন্দু। ঘিসিং (২০২৪) আরও বলেছেন যে, “The historical background of settlement, migration and territorial adjustments in the post-Partition period laid the foundation for the corridor’s perpetual vulnerability” (p. 222)। আমার দৃষ্টিতে, ১৯৪৭-১৯৬০ সালের এই সময়কাল দেশভাগের প্রত্যক্ষ ফলস্বরূপ ভূ-রাজনৈতিক পুনর্গঠনের একটি পর্যায়, যা পরবর্তী দশকগুলিতে করিডরের অস্থিরতাকে আরও গভীর করে। এই পুনর্গঠন ভারতকে শিক্ষা দেয় যে, সীমান্তের রাজনীতি কখনো স্থির নয়—এটি অবিরাম অভিযোজনের দাবি রাখে। এই সময়কালের বিশ্লেষণ দেখায় যে, দেশভাগের ফলে সৃষ্ট করিডরটি ভারতের ভূ-রাজনৈতিক কৌশলের একটি স্থায়ী চ্যালেঞ্জ হয়ে ওঠে। প্রাথমিক পুনর্গঠনের মাধ্যমে ভারত যদিও সংযোগ রক্ষা করতে সক্ষম হয়, তবু এর সংকীর্ণতা ও চারপাশের দেশগুলির সঙ্গে সম্পর্ক জটিলতা ভবিষ্যতের সংকটের বীজ বপন করে। এই গবেষণার এই অংশ দেখাতে চায় যে, চিকেনস নেকের ঐতিহাসিক বিবর্তনের প্রথম পর্যায়েই তার ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতা স্পষ্ট হয়ে উঠেছিল, যা আজও ভারতের প্রতিরক্ষা ও কূটনীতিকে প্রভাবিত করে চলেছে।

3 | সীমান্ত সংঘাত ও কৌশলগত সংবেদনশীলতা (১৯৬০-১৯৯০):

১৯৬০ থেকে ১৯৯০ সালের সময়কাল চিকেনস নেক বা সিলিগুড়ি করিডরের ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতার ইতিহাসে একটি সংকটময় অধ্যায়। এই তিন দশকে সীমান্ত সংঘাত, আঞ্চলিক যুদ্ধ এবং উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় বিদ্রোহের মাধ্যমে করিডরটি ভারতের জাতীয় নিরাপত্তার সবচেয়ে সংবেদনশীল কেন্দ্রবিন্দু হয়ে ওঠে। আমার দৃষ্টিতে, এই সময়কাল দেশভাগের প্রাথমিক পুনর্গঠন থেকে সরাসরি সামরিক ও কৌশলগত সংকটের দিকে উত্তরণের প্রতীক। ১৯৬২ সালের চীন-ভারত যুদ্ধ, ১৯৭১ সালের বাংলাদেশ মুক্তিযুদ্ধ এবং উত্তর-পূর্বাঞ্চলের বিভিন্ন বিদ্রোহী আন্দোলন করিডরের সংকীর্ণতাকে কেন্দ্র করে ভারতের প্রতিরক্ষা কৌশলকে চিরতরে বদলে দেয়। এই সংঘাতগুলি শুধু সীমান্তের সামরিক চাপ নয়, বরং করিডরকে একটি ‘কৌশলগত চোকপয়েন্ট’ হিসেবে প্রতিষ্ঠিত করে, যা আজও ভারতের ইন্দো-প্যাসিফিক কৌশলের দুর্বলতম স্থান। ১৯৬২ সালের চীন-ভারত যুদ্ধ করিডরের অস্থিরতাকে প্রথমবারের মতো আন্তর্জাতিক স্তরে উন্মোচিত করে। চীনের পিপলস লিবারেশন আর্মি চুম্বি উপত্যকা থেকে অগ্রসর হয়ে করিডরের উত্তরাঞ্চলীয় অংশকে হুমকির মুখে ফেলে। ঘিসিং (২০২৪) সঠিকভাবে উল্লেখ করেছেন যে, “The present sense of vulnerability emerging largely following the 1962 conflict with China, cannot be downplayed in any assessment of India’s national security” (p. 222)। এই প্রাথমিক উদ্ধৃতি দেখায় যে, ১৯৬২-এর যুদ্ধ করিডরকে ভারতের পূর্বাঞ্চলীয় প্রতিরক্ষার ‘অ্যাকিলিস হিল’ হিসেবে চিহ্নিত করে। আমার বিশ্লেষণে, এই যুদ্ধের ফলে ভারত সরকার করিডরের সামরিক উপস্থিতি বৃদ্ধি করে এবং ভুটানকে বাফার হিসেবে ব্যবহারের কৌশল গ্রহণ করে, কিন্তু সীমান্তের অস্পষ্টতা দীর্ঘমেয়াদী সংকটের বীজ বপন করে।

১৯৭১ সালের বাংলাদেশ মুক্তিযুদ্ধ করিডরের কৌশলগত সংবেদনশীলতাকে নতুন মাত্রা দেয়। ভারতের সহায়তায় বাংলাদেশের স্বাধীনতা পূর্ব পাকিস্তানের হুমকিকে দূর করে করিডরের দক্ষিণাঞ্চলীয় সুরক্ষা নিশ্চিত করে। হলস্লাম (২০০৯) সঠিকভাবে মন্তব্য করেছেন যে, “Bhutan has always been considered a strategic buffer for the Siliguri Corridor that connects India’s north-eastern states with the rest of the country” (p. 820)। এই উদ্ধৃতি প্রমাণ করে যে, ১৯৭১-এর যুদ্ধের পর ভুটানের বাফার ভূমিকা আরও গুরুত্বপূর্ণ হয়ে ওঠে। আমার দৃষ্টিতে, এই যুদ্ধ করিডরকে সাময়িকভাবে সুরক্ষিত করে, কিন্তু উত্তর-পূর্বাঞ্চলের বিদ্রোহী আন্দোলন (নাগা, মিজো ও আসাম আন্দোলন) করিডরের অভ্যন্তরীণ স্থিতিশীলতাকে চ্যালেঞ্জ করে। ১৯৮০-এর দশকে আসাম আন্দোলন ও উলফা-র মতো সংগঠনগুলি করিডরের মধ্য দিয়ে অস্ত্র ও অভিবাসনের রুট ব্যবহার করে, যা স্থানীয় প্রশাসনকে দুর্বল করে। এই সময়কালে করিডরের কৌশলগত সংবেদনশীলতা চীনের চুম্বি উপত্যকায় অবকাঠামো নির্মাণ এবং বাংলাদেশের সীমান্ত-সংঘাতের মাধ্যমে আরও তীব্র হয়। ঘিসিং (২০২৪) আরও বলেছেন যে, “The historical background of settlement, migration and territorial adjustments in the post-Partition period laid the foundation for the corridor’s perpetual vulnerability” (p. 222)। এই উদ্ধৃতি দেখায় যে, ১৯৬০-১৯৯০ সালের সীমান্ত সংঘাত দেশভাগের উত্তরাধিকারকে নতুন করে জীবন্ত করে। আমার বিশ্লেষণে, এই সময়কালে ভারত সরকারের প্রতিরক্ষা নীতি করিডর-কেন্দ্রিক হয়ে

ওঠে—সামরিক ঘাঁটি বৃদ্ধি, রেল ও সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়ন এবং ভুটান-নেপালের সঙ্গে কূটনৈতিক সম্পর্ক জোরদার করা হয়। কিন্তু উত্তর-পূর্বাঞ্চলের বিদ্রোহীদের সঙ্গে পাকিস্তান ও চীনের সম্ভাব্য যোগাযোগ করিডরকে অভ্যন্তরীণ ও বহিরাগত উভয় হুমকির মুখে ফেলে।

১৯৮০-এর দশকে আঞ্চলিক অস্থিরতা আরও বৃদ্ধি পায়। আসাম আন্দোলন, ত্রিপুরা ও মেঘালয়ের সংঘাত করিডরের মধ্য দিয়ে অস্ত্র চোরাচালান ও অভিবাসনের সমস্যা তৈরি করে। চীনের সঙ্গে সীমান্ত-বিরোধ এবং বাংলাদেশের রাজনৈতিক পরিবর্তন করিডরের দক্ষিণ ও উত্তরাঞ্চলকে আরও সংবেদনশীল করে তোলে। আমার দৃষ্টিতে, এই সময়কালের সীমান্ত সংঘাত করিডরকে শুধু সামরিক চোকপয়েন্ট নয়, বরং অর্থনৈতিক ও সামাজিক অস্থিরতার কেন্দ্রবিন্দু করে তোলে। ভারত সরকারের প্রতিক্রিয়ামূলক কৌশল (যেমন সামরিক উপস্থিতি বৃদ্ধি) স্বল্পমেয়াদী সুরক্ষা দিলেও দীর্ঘমেয়াদী কৌশলগত স্থিতিশীলতা অর্জনে ব্যর্থ হয়। এই তিন দশকের সীমান্ত সংঘাত ও কৌশলগত সংবেদনশীলতা চিকেনস নেককে ভারতের ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতার প্রতীকে পরিণত করে। ১৯৬২ ও ১৯৭১-এর যুদ্ধ এবং উত্তর-পূর্বাঞ্চলের বিদ্রোহ করিডরের সংকীর্ণতাকে জাতীয় নিরাপত্তার স্থায়ী চ্যালেঞ্জ করে তোলে। এই সময়কালের বিশ্লেষণ দেখায় যে, করিডরের অস্থিরতা শুধু বহিরাগত শক্তির হুমকি নয়, বরং অভ্যন্তরীণ সামাজিক-রাজনৈতিক সংকটেরও প্রতিফলন। এই গবেষণার এই অংশ দেখাতে চায় যে, ১৯৬০-১৯৯০ সালের সীমান্ত সংঘাত চিকেনস নেকের ঐতিহাসিক বিবর্তনকে আরও জটিল করে এবং ভারতের প্রতিরক্ষা ও কূটনীতিকে আজও প্রভাবিত করে চলেছে।

4 | আঞ্চলিক কূটনীতি, সংযোগ ও অর্থনৈতিক পুনর্গঠন (১৯৯০-বর্তমান):

১৯৯০ সাল থেকে বর্তমান পর্যন্ত চিকেনস নেক বা সিলিগুড়ি করিডরের ঐতিহাসিক বিবর্তনে আঞ্চলিক কূটনীতি, সংযোগ ও অর্থনৈতিক পুনর্গঠন একটি নতুন অধ্যায়ের সূচনা করে। শীতল যুদ্ধের সমাপ্তি এবং ভারতের ১৯৯১ সালের অর্থনৈতিক উদারীকরণের পর ‘লুক ইস্ট পলিসি’ (পরবর্তীকালে ‘অ্যাক্ট ইস্ট পলিসি’) চিকেনস নেককে শুধু সামরিক চোকপয়েন্ট নয়, বরং আঞ্চলিক সংযোগ ও অর্থনৈতিক উন্নয়নের কেন্দ্রবিন্দুতে পরিণত করে। আমার দৃষ্টিতে, এই সময়কাল করিডরের ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতাকে কূটনৈতিক ও অর্থনৈতিক স্তরে মোকাবিলা করার চেষ্টা, যদিও চীনের বেন্ট অ্যান্ড রোড উদ্যোগ (BRI), ডোকলাম সংকট (২০১৭) এবং বাংলাদেশের রাজনৈতিক পরিবর্তন এই প্রচেষ্টাকে ক্রমাগত চ্যালেঞ্জ করেছে। করিডরের সংকীর্ণতা এখনও ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের ৪৫ মিলিয়ন জনগণের সঙ্গে মূল ভূখণ্ডের যোগাযোগের একমাত্র সেতু, কিন্তু আঞ্চলিক কূটনীতি এবং অবকাঠামোগত সংযোগ এই দুর্বলতাকে কিছুটা হ্রাস করার চেষ্টা করেছে। ১৯৯০-এর দশকে ভারতের লুক ইস্ট পলিসি করিডরকে দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার সঙ্গে সংযোগের গেটওয়ে হিসেবে চিহ্নিত করে। বিমস্টেক (১৯৯৭) এবং পরবর্তীকালে অ্যাক্ট ইস্ট পলিসি (২০১৪) করিডরের মধ্য দিয়ে বাংলাদেশ, ভুটান, নেপাল ও মিয়ানমারের সঙ্গে বাণিজ্য ও যোগাযোগ বৃদ্ধির উপর জোর দেয়। ঘিসিং (২০২৪) সঠিকভাবে উল্লেখ করেছেন যে, “The historical background of settlement, migration and territorial adjustments in the post-Partition period laid the foundation for the corridor’s perpetual vulnerability” (p. 222)। এই উদ্ধৃতি দেখায় যে, দেশভাগের উত্তরাধিকার সত্ত্বেও ১৯৯০-এর পরবর্তী কূটনৈতিক উদ্যোগ করিডরকে অর্থনৈতিক সুযোগে রূপান্তরিত করার চেষ্টা করে। আমার বিশ্লেষণে, এই পলিসি করিডরের সামরিক দুর্বলতাকে অর্থনৈতিক সংযোগের মাধ্যমে ভারসাম্যপূর্ণ করতে চেয়েছে, কিন্তু চীনের BRI এবং চুশি উপত্যকায় অবকাঠামো নির্মাণ এই প্রচেষ্টাকে চ্যালেঞ্জ করে।

আঞ্চলিক কূটনীতির ক্ষেত্রে ভুটান ও নেপালের সঙ্গে সম্পর্ক জোরদার করা হয়েছে। ভুটানকে বাফার হিসেবে ব্যবহারের কৌশল অব্যাহত রাখা হয়েছে, যখন বাংলাদেশের সঙ্গে ট্রানজিট চুক্তি (২০১৫) করিডরের দক্ষিণাঞ্চলীয় চাপ কমানোর চেষ্টা করে। রানাদে (২০২৩) সঠিকভাবে মন্তব্য করেছেন যে, “The Siliguri Corridor is 22 kms wide at its narrowest point... and has multi-dimensional aspects connected to it: strategic, economic, emotional and political” (p. 148)। এই উদ্ধৃতি প্রমাণ করে যে, ১৯৯০-এর পরবর্তী সময়ে করিডরকে শুধু সামরিক নয়, অর্থনৈতিক ও রাজনৈতিকভাবে পুনর্গঠনের প্রয়াস চলেছে। আমার দৃষ্টিতে, BBIN (বাংলাদেশ-ভুটান-ভারত-নেপাল) মোটর ভেহিকল এগ্রিমেন্ট এবং কালাদান মাল্টি-মোডাল ট্রানজিট প্রকল্প করিডরের উপর নির্ভরতা কমানোর চেষ্টা, কিন্তু বাংলাদেশের রাজনৈতিক অস্থিরতা এই সংযোগকে অনিশ্চিত করে রেখেছে। অর্থনৈতিক পুনর্গঠনের ক্ষেত্রে উত্তর-পূর্বাঞ্চলের উন্নয়নকে করিডরের মাধ্যমে ত্বরান্বিত করা হয়েছে। ন্যাশনাল হাইওয়ে আপগ্রেডেশন, রেল নেটওয়ার্কের বিস্তার এবং স্পেশাল ইকোনমিক জোন গঠন করিডরকে অর্থনৈতিক হাবে পরিণত করার চেষ্টা করে। নুর (২০২৬) সঠিকভাবে বলেছেন যে, “The study argues that security of the chicken’s neck requires a long-term strategic planning to integrate security planning, balanced diplomacy with neighboring states, and urban development, and sustainable urban development to transform this geostrategic curse into a stable and sustainable

national blessing” (p. 12)। এই উদ্ধৃতি দেখায় যে, অর্থনৈতিক পুনর্গঠনের মাধ্যমে করিডরের দুর্বলতাকে সুযোগে রূপান্তরিত করার প্রয়াস চলছে। আমার বিশ্লেষণে, অ্যাক্ট ইস্ট পলিসির অধীনে ইন্ডিয়া-মায়ানমার-থাইল্যান্ড ট্রাইল্যাটারাল হাইওয়ে এবং কালাদান প্রকল্প করিডরের উপর চাপ কমিয়ে উত্তর-পূর্বাঞ্চলকে দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার সঙ্গে যুক্ত করেছে, কিন্তু চীনের BRI-এর প্রভাব এবং অভ্যন্তরীণ অভিবাসনের চাপ এই পুনর্গঠনকে জটিল করে তুলেছে।

২০১৭ সালের ডোকলাম সংকট করিডরের কৌশলগত সংবেদনশীলতাকে আবার স্মরণ করিয়ে দেয়। চীনের চুম্বি উপত্যকায় অবকাঠামো নির্মাণ করিডরের উত্তরাঞ্চলীয় অংশকে হুমকির মুখে ফেলে। ঘিসিং (২০২৪) আরও বলেছেন যে, করিডরের ভূ-রাজনৈতিক দুর্বলতা ঐতিহাসিক অভিবাসন ও সীমান্ত-সমন্বয়ের ফল (p. 222)। আমার দৃষ্টিতে, ১৯৯০-এর পরবর্তী আঞ্চলিক কূটনীতি এবং অর্থনৈতিক পুনর্গঠন করিডরকে স্থিতিশীল করার চেষ্টা করলেও চীনের উত্থান এবং বাংলাদেশের রাজনৈতিক পরিবর্তন এই প্রচেষ্টাকে ক্রমাগত চ্যালেঞ্জ করেছে। করিডরের মধ্য দিয়ে বাণিজ্য বৃদ্ধি সত্ত্বেও অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা ও জলবায়ু পরিবর্তনের ঝুঁকি অর্থনৈতিক পুনর্গঠনকে অনিশ্চিত করে রেখেছে। এই সময়কালের বিশ্লেষণ দেখায় যে, আঞ্চলিক কূটনীতি ও সংযোগের মাধ্যমে ভারত চিকেনস নেকের অস্থিরতাকে অর্থনৈতিক সুযোগে রূপান্তরিত করার চেষ্টা করেছে, কিন্তু ভূ-রাজনৈতিক চাপ এখনও অব্যাহত। এই গবেষণার এই অংশ দেখাতে চায় যে, ১৯৯০-বর্তমানের পুনর্গঠন করিডরকে শুধু সামরিক নয়, আঞ্চলিক সহযোগিতার কেন্দ্রবিন্দু করে তুলেছে, যা ভারতের প্রতিরক্ষা ও অর্থনৈতিক কৌশলকে ভবিষ্যতে আরও গতিশীল করবে।

5 | সমসাময়িক নিরাপত্তা, জলবায়ু ও ভূ-রাজনৈতিক চ্যালেঞ্জ:

চিকেনস নেক বা সিলিগুড়ি করিডরের ঐতিহাসিক বিবর্তনে ১৯৯০-এর পরবর্তী সময়কাল থেকে বর্তমান পর্যন্ত সমসাময়িক নিরাপত্তা, জলবায়ু পরিবর্তন ও ভূ-রাজনৈতিক চ্যালেঞ্জ একটি বহুমাত্রিক সংকটের রূপ নিয়েছে। আমার দৃষ্টিতে, এই করিডর এখন আর শুধুমাত্র একটি সরু সংযোগপথ নয়, বরং ভারতের জাতীয় নিরাপত্তার একটি জটিল চোকপয়েন্ট, যেখানে চীনের উত্থান, বাংলাদেশের রাজনৈতিক পুনর্গঠন, অভ্যন্তরীণ অস্থিরতা এবং জলবায়ু-প্ররোচিত প্রাকৃতিক দুর্যোগ একসঙ্গে মিলে করিডরের সংকীর্ণতাকে আরও বিপজ্জনক করে তুলেছে। উত্তর-পূর্বাঞ্চলের ৪৫ মিলিয়ন জনগণের সঙ্গে মূল ভূখণ্ডের একমাত্র স্থলযোগাযোগ হিসেবে এই ২২ কিলোমিটার চওড়া করিডর যেকোনো বহিঃশক্তির আক্রমণ বা প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমগ্র অঞ্চলকে বিচ্ছিন্ন করে দিতে পারে। আঞ্চলিক কূটনীতি ও অর্থনৈতিক পুনর্গঠন সত্ত্বেও সমসাময়িক চ্যালেঞ্জগুলি করিডরকে একটি ‘মাল্টি-ডাইমেনশনাল থ্রেট’ হিসেবে প্রতিষ্ঠিত করেছে। নিরাপত্তার ক্ষেত্রে চীনের চুম্বি উপত্যকায় অবকাঠামো নির্মাণ এবং বাংলাদেশের সঙ্গে সম্পর্কের পরিবর্তন সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ। ২০১৭ সালের ডোকলাম সংকটের পর থেকে চীনের বেল্ট অ্যান্ড রোড উদ্যোগ (BRI) করিডরের উত্তরাঞ্চলীয় অংশকে ক্রমাগত চাপে ফেলেছে। নুর (২০২৬) সঠিকভাবে মন্তব্য করেছেন যে, “The Siliguri Corridor, also described as the ‘chicken’s neck’ of India, is a narrow but crucial land link that connects India’s mainland with its northeastern states. Despite its strategic significance, the corridor is highly vulnerable due to its narrow width, complex historical formation, and evolving geopolitical patterns” (p. 12)। এই প্রাথমিক উদ্ধৃতি দেখায় যে, চীনের সামরিক ও অবকাঠামোগত অগ্রগতি করিডরকে একটি জাতীয় নিরাপত্তা দুর্বলতায় পরিণত করেছে। আমার বিশ্লেষণে, বাংলাদেশের সাম্প্রতিক রাজনৈতিক পরিবর্তন (শেখ হাসিনা-পরবর্তী সময়) এবং চীন-বাংলাদেশ সম্পর্কের ঘনিষ্ঠতা করিডরের দক্ষিণাঞ্চলীয় সীমান্তকে আরও সংবেদনশীল করে তুলেছে। ভারত সরকারের সাম্প্রতিক সামরিক ঘাঁটি স্থাপন (ধুবড়ি, কিশানগঞ্জ ও চোপড়া) এই চ্যালেঞ্জের প্রত্যক্ষ প্রতিক্রিয়া, কিন্তু এটি শুধু প্রতিরক্ষামূলক নয়, বরং আঞ্চলিক অস্থিরতার প্রতিফলন।

জলবায়ু পরিবর্তন এই করিডরের অস্থিরতাকে আরও জটিল করে তুলেছে। উত্তর-পূর্ব ভারতের হিমালয়ান অঞ্চলে বর্ধিত বৃষ্টিপাত, বন্যা, ভূমিধস এবং নদী-ভাঙন করিডরের রেল ও সড়ক যোগাযোগকে নিয়মিত ব্যাহত করছে। জলবায়ু-সম্পর্কিত গবেষণায় দেখা যায় যে, ব্রহ্মপুত্র ও তিস্তা নদী অববাহিকার পরিবর্তন করিডরের মধ্য দিয়ে যাতায়াতকে ঝুঁকিপূর্ণ করে তুলেছে। এই অঞ্চলের জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব শুধু পরিবেশগত নয়, বরং নিরাপত্তা ও অর্থনীতির সঙ্গে জড়িত। ঘিসিং (২০২৪) সঠিকভাবে উল্লেখ করেছেন যে, “The historical background of settlement, migration and territorial adjustments in the post-Partition period laid the foundation for the corridor’s perpetual vulnerability” (p. 222)। এই উদ্ধৃতি দেখায় যে, দেশভাগের ঐতিহাসিক উত্তরাধিকারের সঙ্গে জলবায়ু পরিবর্তন মিলে করিডরের দুর্বলতা বহুগুণ বৃদ্ধি পেয়েছে। আমার দৃষ্টিতে, জলবায়ু-প্ররোচিত দুর্যোগ (যেমন ২০২০-এর বন্যা) করিডরের মধ্য দিয়ে সামরিক ও বেসামরিক সরবরাহকে

বাহ্যত করে জাতীয় নিরাপত্তাকে সরাসরি প্রভাবিত করেছে। ভূ-রাজনৈতিক চ্যালেঞ্জের ক্ষেত্রে চীন-ভারত প্রতিদ্বন্দ্বিতা এবং বাংলাদেশ-চীন সম্পর্কের ঘনিষ্ঠতা করিডরকে একটি ‘ফ্ল্যাশপয়েন্ট’-এ পরিণত করেছে। চীনের চুম্বি উপত্যকায় রাস্তা ও সামরিক ঘাঁটি নির্মাণ এবং বাংলাদেশের লালমনিরহাট বিমানঘাঁটির পুনর্নির্মাণ করিডরের উভয় পার্শ্বকে হুমকির মুখে ফেলেছে। রানাদে (২০২৩) সঠিকভাবে বলেছেন যে, “The Siliguri Corridor is 22 kms wide at its narrowest point... and has multi-dimensional aspects connected to it: strategic, economic, emotional and political” (p. 148)। এই উদ্ধৃতি প্রমাণ করে যে, সমসাময়িক চ্যালেঞ্জগুলি শুধু সামরিক নয়, বরং অর্থনৈতিক ও রাজনৈতিক স্তরেও ছড়িয়ে পড়েছে। আমার বিশ্লেষণে, ভারতের অ্যাক্ট ইস্ট পলিসি এবং BBIN সহযোগিতা সংযোগ বৃদ্ধির চেষ্টা করলেও চীনের BRI এবং আঞ্চলিক অভিবাসনের চাপ করিডরের স্থিতিশীলতাকে অনিশ্চিত করে রেখেছে। এই সমসাময়িক চ্যালেঞ্জগুলি চিকেনস নেককে একটি বহুমাত্রিক সংকটের কেন্দ্রবিন্দু করে তুলেছে। নিরাপত্তা, জলবায়ু ও ভূ-রাজনৈতিক চাপের সমন্বয় করিডরের ঐতিহাসিক দুর্বলতাকে নতুন করে জীবন্ত করে। ভারত সরকারের সামরিক আধুনিকীকরণ ও কূটনৈতিক প্রচেষ্টা সত্ত্বেও এই চ্যালেঞ্জগুলি দেখায় যে, করিডরের অস্থিরতা আর শুধু ঐতিহাসিক নয়, বরং বর্তমান ও ভবিষ্যতের একটি স্থায়ী রাজনৈতিক-পরিবেশগত সমস্যা। এই গবেষণার এই অংশ দেখাতে চায় যে, সমসাময়িক চ্যালেঞ্জগুলি দেশভাগের উত্তরাধিকারকে নতুন মাত্রায় উন্মোচিত করেছে এবং ভারতের প্রতিরক্ষা, কূটনীতি ও উন্নয়ন নীতিকে ভবিষ্যতে আরও সতর্কতার সঙ্গে পরিচালনা করতে বাধ্য করেছে।

6 | উপসংহার:

দেশভাগ থেকে বর্তমান পর্যন্ত চিকেনস নেক বা সিলিগুড়ি করিডরের ঐতিহাসিক বিবর্তন ভারতের ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতার একটি জীবন্ত প্রতীক। ১৯৪৭ সালের র‍্যাডক্লিফ লাইন যে সরু করিডর সৃষ্টি করেছিল, তা কেবল ভৌগোলিক সংযোগ নয়, বরং জাতীয় নিরাপত্তা, আঞ্চলিক কূটনীতি এবং অর্থনৈতিক পুনর্গঠনের একটি স্থায়ী চ্যালেঞ্জ হয়ে উঠেছে। আমার দৃষ্টিতে, এই করিডর দেশভাগের ক্ষতচিহ্নকে আজও বহন করে চলেছে— যেখানে চীনের চুম্বি উপত্যকায় অবকাঠামো নির্মাণ, বাংলাদেশের রাজনৈতিক পরিবর্তন, জলবায়ু-প্ররোচিত দুর্যোগ এবং উত্তর-পূর্বাঞ্চলের অভ্যন্তরীণ অস্থিরতা একসঙ্গে মিলে এর সংকীর্ণতাকে বহুমাত্রিক হুমকিতে পরিণত করেছে। ঘিসিং (২০২৪) সঠিকভাবে উল্লেখ করেছেন যে, “The historical background of settlement, migration and territorial adjustments in the post-Partition period laid the foundation for the corridor’s perpetual vulnerability” (p. 222)। নুর (২০২৬) আরও স্পষ্ট করে বলেছেন, “The Siliguri Corridor... is highly vulnerable due to its narrow width, complex historical formation, and evolving geopolitical patterns” (p. 12)। এই উদ্ধৃতিগুলি প্রমাণ করে যে, ১৯৬২ ও ১৯৭১-এর সংঘাত থেকে শুরু করে বর্তমান অ্যাক্ট ইস্ট পলিসি এবং BBIN সহযোগিতা পর্যন্ত ভারতের প্রত্যেকটি প্রচেষ্টাই করিডরের দুর্বলতাকে স্বীকার করেছে, কিন্তু পুরোপুরি মোকাবিলা করতে পারেনি। আমার বিশ্লেষণে, চিকেনস নেক আজ শুধু সামরিক চোকপয়েন্ট নয়, বরং ভারতের ইন্দো-প্যাসিফিক কৌশলের দুর্বলতম স্থান। জলবায়ু পরিবর্তন, অভিবাসন এবং চীন-বাংলাদেশের ক্রমবর্ধমান সম্পর্ক এই করিডরকে আরও জটিল করে তুলেছে। ভারতের ভবিষ্যৎ নিরাপত্তা ও আঞ্চলিক স্থিতিশীলতা এখন এই সরু ভূখণ্ডের স্থিতিস্থাপকতার উপর নির্ভরশীল। এই গবেষণা দেখাতে চায় যে, দেশভাগের উত্তরাধিকারকে অস্বীকার না করে বরং তাকে কূটনৈতিক, অর্থনৈতিক ও পরিবেশগতভাবে পুনর্গঠন করতে হবে। চিকেনস নেককে যদি ‘অভিশাপ’ থেকে ‘আশীর্বাদ’-এ রূপান্তরিত করা যায়, তাহলে উত্তর-পূর্বাঞ্চল ভারতের অখণ্ডতার প্রতীক হয়ে উঠবে।

References

- [1] Chatterji, J. (1999). The fashioning of a frontier: The Radcliffe line and Bengal's border landscape, 1947–52. *Modern Asian Studies*, 33(2), 225-256.
- [2] Ghising, A. K. (2024). The Siliguri Corridor: A historical analysis of geo-political vulnerability in Eastern India. *International Journal of Social Science Research and Review*, 7(4), 217-228.
- [3] Holslag, J. (2009). The persistent military security dilemma between China and India. *Journal of Strategic Studies*, 32(6), 811-840.

- [4] Jamir, I., & Yaden, S. (2024). Geo-strategic significance of the Northeast India region: A physiographic analysis. *Educational Administration: Theory and Practice*, 30(1), 590-610.
- [5] Noor, M. (2026). The Siliguri Corridor: India's geostrategic chokepoint and national security dilemma. *The Critical Review of Social Sciences Studies*.
- [6] Ranade, V. S. (2023). Slender is the corridor. *Journal of Defence Studies*, 17(1), 147-156.

Cite this article

Minhazuddin, S. (2025). From Partition to Border: A Historical Evolution of the 'Chicken's Neck' as a Center of Geopolitical Instability (1947-Present): দেশভাগ থেকে সীমানা: ভূ-রাজনৈতিক অস্থিরতার কেন্দ্রবিন্দু হিসেবে 'চিকেনস নেক'-এর একটি ঐতিহাসিক বিবর্তন (১৯৪৭-বর্তমান). *Research Review Journal of Interdisciplinary Studies*, 1(2), 103-110. <https://doi.org/10.31305/rrjis.2025.v1.n2.015>