

کارکرد سیاسی-اقتصادی جاده دزپارت  
در مناسبات دولت صفویه و ایل بختیاری  
زهرا آذرنیوش<sup>۱</sup>

### چکیده

جاده دزپارت از مهم‌ترین جاده‌های سرزمین بختیاری است که سابقه آن به عهد باستان می‌رسد. این جاده به دلایل استراتژیک، در دوره صفویه جایگاه خاصی داشت و حاکمیت صفویه برای دستیابی به اهداف خود، جاده را که آسیب دیده بود تعمیر کرد و از آن بهره برد. بخشی از این جاده در دوره شاه عباس اول و دوم برای اهداف سیاسی و اقتصادی مورد استفاده قرار می‌گرفت. در این پژوهش، اهداف شاهان صفوی از توجه به این جاده در زمینه بهره‌برداری‌های سیاسی و اقتصادی مورد بحث قرار می‌گیرد. این اهداف شامل ترویج فرهنگ شیعی در سرزمین بختیاری، زیر نظر گرفتن حاکمان ایل توسط حکومت صفویه، تجارت داخلی بین سرزمین بختیاری و اصفهان (پایتخت صفویه) و سرانجام رفت و آمد برای انجام طرح انتقال آب کوه‌رنگ به اصفهان از طریق احداث آبراه در کوه بود. این پژوهش بر اساس منابع کتابخانه‌ای و بازدید از کتیبه‌ها و منابع تاریخ صفویه و همچنین بر مبنای روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است.

**کلید واژگان:** صفویه، جاده دزپارت (محور گردنه رخ)، تجارت داخلی، ترعه کارون، ایل بختیاری.

---

۱. کارشناس ارشد تاریخ دانشگاه شهید بهشتی و مدرس دانشگاه پیام‌نور شهرکرد؛

## مقدمه

دزپارت جاده‌ای با طول ۲۵۰ کیلومتر است که راهی میانبر برای اتصال فلات مرکزی ایران (اصفهان) و خوزستان با پایتخت باستانی ایران یعنی پارس (فارس) بوده است. بخشی از این جاده در گردنه رخ در محور شهرکرد به اصفهان، تنگه درکش و رکش، واقع شده است. بلندترین نقطه جاده دزپارت را ارتفاعات زردکوه بختیاری و پست‌ترین نقطه آن را پایان گردنه رخ تشکیل داده است. جاده دزپارت در دوره صفویه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود و حکومت صفویه به پایتختی اصفهان برای دستیابی به اهداف سیاسی و اقتصادی خود از این جاده بهره می‌برد. در مسیر این جاده، کاروانسراهایی بسیار دیده می‌شود که به گفته ابن بطوطه در دوره اتابکان لر بزرگ مورد استفاده بوده‌اند.

در مسیر جاده دزپارت، کتیبه‌ای از شاه عباس دوم بر جای مانده که گویای اهمیت این جاده و تعمیر آن به دستور شاه، برای دست یافتن به اهدافی است که از طریق این راه تأمین می‌شد. اهمیت جاده در اصل، به دلیل اقدامات شاه عباس اول در برای دستیابی به هدفی در زمینه انتقال آب سرچشمه‌های کارون به زاینده‌رود برای جبران کم‌آبی پایتخت و تأمین تجارت داخلی و ارتباط با پایتخت صفویه بوده است. پس از وی، شاه عباس دوم برای تکمیل اقدامات جد خود دست به کار شد اما نتوانست نتیجه چشمگیری از کار خود بگیرد. وی در زمینه دستیابی به طرح انتقال آب به اندازه شاه عباس کبیر مصمم نبود و تلاش نکرد. دقت در منابع تاریخی نشان می‌دهد که به طور مجزا به کارکرد و اهمیت جاده دزپارت، به ویژه بخشی از آن که سرزمین بختیاری را به اصفهان وصل می‌کند، پرداخته نشده است. این در حالی است که روابط شاهان صفوی و حاکمان ایل بختیاری از طریق این جاده صورت می‌گرفته است. منطقه چهارمحال و بختیاری در دوره صفویه دارای دو ساختار جغرافیایی داشته‌اند:

۱. چهارمحال به وسیله نواب صداره خاصه اداره می‌شد که از پایتخت تعیین می‌شدند؛ و در دوره شاه عباس، رونق اقتصادی-اجتماعی زیادی در آن ایجاد شد (میرزاسمعیا: ۱۳۶۸: ۷۳).
۲. بختیاری و ایل بزرگ آن که ساختار ایلی در آن برقرار و به شیوه سنتی گذشته اداره می‌شد. در دوره صفویه اداره ایل به دست حاکمان و بیگلربیگی آن محلی بود که شاه از میان سران و خوانین ایل انتخاب می‌کرد.

اهمیت ایجاد ترعه کارون در دوره صفویه برای استفاده مردم اصفهان از آب رودخانه کارون - که از کوه‌های بختیاری سرچشمه می‌گرفت و در اکثر منابع تاریخی بختیاری به آن اشاره شده

است. نشان می‌دهد که عبور و مرور برای دست یافتن به این هدف از طریق مسیر جاده گردنه رخ صورت می‌گرفت. افزون بر این جاده، گردنه رخ برای اهداف اقتصادی نیز کاربرد داشته است. به موارد فوق در برخی از منابع تاریخی تنها اشاره‌ای کوتاه شده است. بیشترین منابعی که به این بحث اشاره کرده‌اند، سفرنامه‌های دوره صفویه از جمله *سفرنامه شاردن* و *تاورنیه* بوده‌اند. کتاب اسکندر بیگ و *تذکره الملوک*، آثار میرزا اسمعیل نیز در این زمینه قابل توجه بوده است. از منابع تاریخ بختیاری کتاب *سردار اسعد و چهار محال و بختیاری* از منظر تاریخ نوشته مبینی، بیشترین منابع مورد استفاده بوده‌اند. این نوشتار از طریق تفحص در منابع دوره صفویه به ویژه سفرنامه‌ها و همچنین منابع تاریخ بختیاری نگاشته شده است.

### پیشینه جاده دزپارت

دزپارت، دز در معنای قلعه (دژ) یا پادگان نظامی و واژه پارت برگرفته از حکومت پارت‌ها یا اشکانیان است. چون مهرداد پادشاه اشکانی از همین مسیر به حوزه حکمرانی «ایلمایی‌ها» نفوذ کرده و آن‌ها را مطیع خود کرد (راولینسون، ۱۳۵۶: ۶۲)، دلیل نام پارت را با خود همراه دارد. این جاده در عهد باستان به شکل پلکانی بر سنگ و کوه بنا شده است. از جاده دزپارت با نام جاده ابریشم کوچک نیز یاد شده است (همان، ۶۱). این جاده شاخه‌ای از جاده ابریشم بوده که دوره‌های مختلف تاریخی کاربرد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی بسیار داشته است. این جاده، کوتاه‌ترین و نزدیک‌ترین راه ارتباطی خوزستان با مناطق مرکزی ایران بود که از مناطق صعب‌العبور بختیاری می‌گذشت. این جاده که با نام «دزپارت» شناخته می‌شد، جاده‌ای باستانی است که از دوره عیلام ساکنان دو سوی رشته کوه‌های سرزمین بختیاری را به یکدیگر متصل و در دوره هخامنشی، اصفهان را به خوزستان (اصفهان، ایذه، شوشتر) مرتبط می‌کرد. راولینسون - که تحقیقات و مطالعات بسیاری روی جاده استراتژیک خلیج فارس به نجد ایران به عمل آورده است - می‌نویسد:

«شاهراه بزرگ باستانی در این محل از میان کوه‌ها گذشته به طرف اصفهان ادامه می‌یافت. این جاده هنوز تنها راه عملی ارتباطی بین شوشتر و اصفهان است که به وسیله قاطر کالاها را حمل می‌نمایند. امروز این جاده را جاده اتابک می‌نامند و عقیده بر این است که به وسیله شاهدادگان این سلسله ساخته شده است ولی من معتقدم این جاده باستانی است و اتابکان آن را نساخته بلکه تعمیر کرده‌اند. به نظر می‌رسد این همان جاده‌ای است که استرابون از آن نام برده و منطقه گیبانه

(اصفهان قدیم) را از طریق عیلام به سوسیان متصل می‌کرده است و باز یقین دارم همان جاده‌ای است که آنتیوخوس و میتیردات (مهرداد) از طریق آن به آتشکده عیلام رسیده‌اند» (همان، ۶۲). در سال ۲۹۵ هـ.ق «عبدالله بن ابراهیم مسمعی» در حوالی اصفهان علیه خلیفه عباسی قیام کرد و برای آنکه از پیشروی ارتش خلیفه جلوگیری کند، پل معروف «خرزاد» در حوالی ایذه را تخریب کرد. وقتی آل‌بویه به قدرت رسیدند، پل مزبور را تعمیر کردند و دوباره این جاده باستانی رونق خود را باز یافت. در سفرنامه ابودلف آمده است که پس از چند سال کار توانستند طاق پل را بسازند و هزینه ساختمان مجدد این پل به جز اجرت کارگران ۳۵۰ هزار دینار تمام شد (ابودلف خزرچی، ۱۳۴۲: ۹۳). این جاده در دوره عباسیان به عنوان جاده علویان معروف بوده است و برخی از یاران امام رضا (ع) که از حجاز و بصره قصد رفتن به طوس داشتند از ترس گرفتار شدن به دست مأموران عباسی از این جاده سنگ‌فرش پنهان شده در کوه‌های زاگرس عبور کرده‌اند (عکاشه، ۱۳۶۵: ۱۵). وجود مرقد امام‌زادگان در جای جای کوه‌های زاگرس نشان از این مسئله دارد. جاده دزپارت با دیوارهای صخره‌ای حفاظتی شکل گرفته و در دوره‌های تاریخی با نام‌های نردبانی، پلکانی، دزپارت، سلطانی، اتابکی، لینچ و بختیاری نام‌گذاری شده است. ابن بطوطه این جاده را پنهان‌ترین جاده کوه‌های پارس معرفی کرد (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/۲۳۰). بخشی از جاده که در مسیر انتقال آب به اصفهان قرار داشت در دوره صفویه به دلیل انتقال پایتخت به اصفهان در دوره شاه عباس، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شد. حکومت صفویه از طریق برقراری ارتباط با خوانین بختیاری، سعی در بهره‌برداری سیاسی و تجاری از منطقه بختیاری با استفاده از جاده دزپارت و محور گردنه رخ داشتند. در مورد نام گردنه نظرات مختلفی ذکر شده است؛ از جمله آنکه چون هنگام صبح و طلوع آفتاب، خورشید به این منطقه رخ می‌نماید این نام، بر آن گذاشته شده است. برخی نیز آشیان داشتن مرغ «هما» یا «رخ» در این منطقه که مرغی افسانه‌ای است را علت نام‌گذاری آن می‌دانند. برخی دیگر نیز بر این عقیده‌اند که کسی که در ابتدا این جاده را ساخته است، نامش فرخ بوده و چون آبادی واقع در دامنه این منطقه، قهفرخ نامیده شده است، کم‌کم این منطقه نام رخ به خود گرفته است (نیکزاد امیرحسینی، ۱۳۵۷: ۲۹۱). نقش جاده دزپارت به خصوص محور گردنه رخ در روابط اقتصادی خوانین بختیاری و پادشاهان صفویه برای پیاده کردن طرح تونل کوه‌رنگ برای آبرسانی به اصفهان و همچنین ارتباط تجاری اصفهان و مرکز بختیاری‌ها، قابل توجه است و سیاست‌های اعمال شده توسط شاهان صفویه در منطقه بختیاری برای دستیابی به اهداف مورد نظر را مشخص می‌کند.

## اهداف شاهان صفویه از توجه به جاده دزپارت در بختیاری

### ۱. کارکرد سیاسی جاده دزپارت

#### الف: اشاعه ارکان اعتقادی حکومت شیعی صفویه در منطقه بختیاری

پیش از دوره حاکمیت صفویه، مردم منطقه بختیاری در دوره اتابکان لر بزرگ، به صورت رسمی دارای مذهب تسنن بودند. گسترش تشیع در سرزمین لر بزرگ یک جریان دنباله‌دار بود که به تدریج با به وجود آمدن شرایط و زمینه‌های مناسب‌تر، شکل منسجم‌تری به خود گرفت. در دوره زمامداری اتابکان لر بزرگ به علت تساهل و عدم سخت‌گیری مذهبی آنان از یک سو و احترام به سادات از سوی دیگر، جمعیت شیعیان در قلمرو آنان افزایش بیشتری یافت. جریان تدریجی و دنباله‌دار تشیع در قلمرو لر بزرگ در قرن هفتم و هشتم هجری تداوم یافت و به سرعت رو به گسترش نهاد. شبانکاره‌ای می‌گوید: «ابوطاهر پیرو مذهب سنت بود و سنی پاک اعتقاد و مؤمن بود و در اشاعه مذهب سنت تلاش بسیار کرد» (شبانکاره‌ای، ۱۳۶۳: ۲۰). به گزارش ابن بطوطه سادات شیعی از دوره‌های پیشین در سرزمین بختیاری ساکن بودند و مورد احترام اتابکان لر قرار گرفته بودند و از دادن مالیات معاف بودند. به ویژه منطقه شوشتر از قرون پیشین شاهد حضور سادات بود (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/۲۳۸). این سادات در دوره خلافت عباسی به این مناطق کوچ داده شده بودند. دین رسمی این منطقه در دوره اتابکان لر بزرگ، مذهب سنت بود و مردم بختیاری پیرو مذهب اتابکان بودند. سادات شیعی حرکت اعتراضی خاصی در این دوران نداشتند. بعدها در دوره شاهرخ تیموری بود که برای نخستین بار رگه‌هایی از تشیع به شکل آشکار در بین مردم این سرزمین دیده شد. قاضی نورالله شوشتری می‌گوید:

«حضرت می‌رسید محمد نوربخش در سال (۸۲۶ ه.ق) در دوره میرزا شاهرخ تیموری از شیراز به شوشتر و بصره روانه شدند و از بصره به حله رفتند و مردم آنجا میر را وظایف و خدمتکاری بجا آورده از آنجا به بغداد و زیارت مشاهد متبرکه توجه نمودند. پس از آن به لرستان فعلی<sup>۱</sup> و بختیاری آمدند و آن جماعت طریقه محبت و خدمتکاری بجا آوردند و از در بیعت و انابه درآمدند. امرا و اکابر بر آنجا طریق انقیاد و اطاعت پیش گرفته و مدتی سکه به نام او زدند و خطبه به نام او خواندند...» (شوشتری: ۱۳۶۵: ۴۵).

۱. گستره لرستان پیش از حکومت صفویان، سکونتگاه لرهای بختیاری، لرهای کهگیلویه و لرهای بویراحمدی را شامل می‌شد. اما پس از حکومت صفویان سکونتگاه لرهای بختیاری را منطقه بختیاری نام‌گذاری کردند و جغرافیای نام لرستان به حدود استان لرستان و ایلام کنونی محدود شد.

در دوره شاه اسماعیل صفوی برای نخستین بار، مذهب تشیع به صورت آزاد و فراگیر در بین مردم منطقه بختیاری عمومیت یافت. قدرت شاهان صفویه در دوره حاکمیت خود، بر سه پایه مشخص استوار بود: اول نظریه حق الهی پادشاهان ایرانی؛ دوم ادعای شاهان صفوی بود مبنی بر آن که آنان نماینده مهدی (ع) بر روی زمین هستند که دوازدهمین و آخرین امام شیعیان اثنی عشری است که در ۲۵۵ هـ.ق غایب شد و بازگشت وی پیام آور روز داوری است؛ و سوم، مقام پادشاهان صفوی به عنوان مرشد کامل پیروان طریقت صفویه که به نام صفویه شناخته شده‌اند (سیوری، ۱۳۷۴: ۲). در دوره‌های بعد که پایتخت به اصفهان منتقل شد به دلیل نزدیکی پایتخت، تلاش در زمینه گسترش تشیع در منطقه بختیاری افزایش یافت. اگرچه در دوره شاه عباس اول، علیرغم پایبند بودن وی به تشیع، او در انتخاب کردن راه مذهبی خود سایر مسائل را نیز در نظر می‌گرفت. همچنان که برای تقویت بعد اقتصادی کشور و جلوگیری از خروج پول از کشور از خروج مسافران و زوار اماکن متبرکه خارج از کشور جلوگیری می‌کرد (میراحمدی، ۱۳۶۹: ۵۸). بنابراین، در دوره شاه عباس تمرکز بر مسائل اقتصادی بر امر مذهب مقدم بود. در دوره شاه عباس دوم به دلیل اهمیتی که شاه برای مذهب قائل بود، روند ترویج تشیع در منطقه به صورت جدی دنبال شد. آثار توجه به مذهب تشیع در دوره شاه عباس دوم در کتیبه وی مشخص است. اعتقاد به شیعه اثنی عشری و ظهور امام دوازدهم به وضوح در کتیبه دیده می‌شود. شاه عباس دوم در این کتیبه سه پایه اعتقادی حکومت صفوی در جاده دزپارت را حک کرده است. همچنین از دوره شاه صفی، سندی در دست است که گروه‌هایی از سادات شیعه منطقه بختیاری با دستور شاه از دادن مالیات معاف شده‌اند. در این سند از خلیل خان خواسته شده که از سادات ساکن در منطقه بختیاری مالیات گرفته نشود (بانک اطلاعاتی - تصویری اسناد تاریخی ایران و آسیای مرکزی، ۱۳۹۸). چون حاکمیت صفوی دارای مذهب رسمی تشیع بود خوانین بختیاری به تبع حاکمیت صفوی مذهب تشیع گرفته و به صورت رسمی از دوره صفویه منطقه بختیاری دارای مذهب تشیع به شکل فراگیر شد.

#### ب: مناسبات خوانین بختیاری و شاهان صفوی

تحقیق در منابع تاریخ بختیاری نشان می‌دهد که حاکمان بختیاری تا حد زیادی سرخود و مستقل عمل می‌کرده‌اند و بسیار کم تحت نظارت حاکمیت صفویه قرار می‌گرفتند. حتی گاهی اوقات از دادن مالیات سرباز می‌زدند. طبیعتاً مردم منطقه نیز که زیر دست حاکمان محلی بودند، مطابق فرمان

خان‌های منطقه عمل می‌کردند. برخی از مورخان بر این عقیده‌اند که عنوان حاکمیت لر بزرگ (بختیاری) برای نخستین بار در دوران صفویه و با حاکمیت تاج‌میرخان بختیاری به این قوم اطلاق شد. مؤلف عالم آرای عباسی می‌نویسد: «امیر تاج‌میر (تاجمیر) بختیاری اباعن جد (پدر در پدر)، میر و میرزاده الوار بختیاری بود و تاکنون با هیچ‌کس رام نشده بود از وفور عقیدت و اخلاص به درگاه شاه صفوی شرفیاب شد و پیش‌کش‌هایی لایق گذرانید و به عذر تقصیرات ایام گذشته متقبل خدمات کلی گشته و به خلعت‌های فاخر معزز و ممتاز گردید» (ترکمان، ۱۳۵۰: ۲/۵۲۹).

تاج‌میرخان به عنوان نخستین حاکم بختیاری در دوره صفویه، با یک شاهزاده صفوی ازدواج کرد اما در دوره شاه طهماسب که تمام خاک بختیاری ضمیمه قدرت او بود، از دادن مالیات در سال ۹۷۴ هـ.ق سرباز زد. به همین دلیل با فرمان شاه طهماسب عزل و کشته شد (همان، ۲/۵۳۰). پس از تاج‌میرخان، فرزندش میرجهانگیرخان بختیاری که از ناحیه پدر بختیاری و از جانب مادر به خاندان صفوی منتسب بود، در سال ۹۷۴ هـ.ق به حاکمیت بختیاری رسید. وی از جانب شاه عباس اول، عنوان ایل بیگی یا والی ولایت را دریافت کرد (عیدیوندی، ۱۳۷۶: ۳۸). تقریباً از دوره شاه عباس اول بود که تا حدودی خان‌های بختیاری توانستند با مرکزیت حکومت در اصفهان روابط تابعانه‌تری داشته باشند؛ زیرا مرکزیت حکومت صفویه در دوره شاه عباس به اصفهان منتقل شد. به دلیل نزدیکی حاکمیت بختیاری به پایتخت و هم به دلیل نیاز هر دو حاکمیت به یکدیگر، جاده دزپارت به عنوان پل ارتباطی برای دستیابی حکومت صفویه به اهداف سیاسی و اقتصادی و اعمال سیاست‌های دینی مورد استفاده قرار گرفت. آنچه از تاریخ برمی‌آید، بختیاری‌ها در دوره صفویه در جنگ‌های ایران و عثمانی حضور داشته‌اند. جهانگیرخان بختیاری و دویست تن از سوارانش در مقابل قزلباشان رومی و طوایف غربی آناتولی که قبلاً جزو قلمرو و خراج‌گذار صفویه بودند، مردانه پیکار کردند؛ به همین دلیل شاه عباس وی را حاکم ایل کرد (ترکمان، ۱۳۵۰: ۲/۵۵۳). مردم این منطقه تا پایان این دوره تقریباً مستقل از حاکمیت صفویه عمل می‌کردند و شاهان صفوی دلاورمردان و جنگجویان منطقه بختیاری را برای حضور در جنگ‌های مختلف نیاز داشته و به کار می‌گرفتند. می‌توان گفت نیاز ارتش صفویه به نیروهای نظامی بختیاری بسیار بیشتر از نیاز حاکمیت مستقل بختیاری به صفویان بود.

در سال ۱۰۳۷ هـ.ق و در دوره پایانی حکومت شاه عباس اول، خلیل خان بختیاری فرزند جهانگیرخان با حکمی به عنوان حاکم سرزمین بختیاری انتخاب شد (گارثویت، ۱۳۷۳: ۵۸). سندی در این زمینه بر جای مانده است که مطابق نظر پژوهشگران، مربوط به سال ۱۰۴۴ هـ.ق



یعنی سال‌های پایانی حکومت شاه صفی بوده است. با روی کار آمدن شاه عباس دوم، تحشیه‌ای بر سند نوشته شد و حکم حاکمیت خلیل‌خان توسط شاه عباس دوم تأیید شده است (بانک اطلاعاتی - تصویری اسناد تاریخی ایران و آسیای مرکزی، ۱۳۹۸). در این سند، خلیل‌خان به عنوان حاکم و فرمانروای خوزستان، بختیاری و چهارمحال و فریدن منصوب شده است. به این معنا که خلیل‌خان در دوره شاه عباس اول حاکم سرزمین بختیاری و لرستان شد.

## ۲. کارکرد اقتصادی جاده دزپارت

پیش از صفویه و در دوره اتابکان لر بزرگ، جاده دزپارت تعمیر شد و مورد استفاده قرار گرفت؛ زیرا اتابکان به آبادانی و راه‌سازی اهمیت بسیار می‌دادند. چون در مملکت اتابکان کوه‌های بلندی بود، اتابک محض آسایش عابری، راه را وسعت داد تا بتواند راحت از آن عبور کنند و چهارپایان و بارهایی را که دارند از آن آسان بگذرانند. ابن بطوطه که در قرن هشتم هجری از منطقه بختیاری دیدن کرد، چند روزی در ایذه توقف داشت و از طریق جاده دزپارت و با گذشتن از روی پل شالو به اصفهان مسافرت کرد. ابن بطوطه ضمن اظهار به رونق این راه باستانی اشاره می‌کند که به دستور اتابک در منازل مختلف، کاروانسراهایی ساخته شده بود که «مدرسه» نام داشتند و اسباب راحتی مسافران در آن‌ها تأمین و فراهم بود. وی در این باره می‌نویسد: «در هر یک از منازل این کوهستان زاویه‌ای است که مدرسه می‌نامند و مسافر که به آنجا می‌رسد، غذای او و علوفه مرکبش را حاضر کنند و احتیاجی به مطالبه دادخواست خود مسافر نیست و این جمله از محل اوقاف اتابک تأمین می‌گردد» (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/۲۴۱) به همین دلیل در این دوره جاده دزپارت، به راه «سلطانی» و «اتابکی» شهرت داشت.

### الف: اهداف تجاری جاده

گردنه رخ، بخشی از جاده مهم و تاریخی دزپارت است که راولینسون توصیف می‌کند. این جاده در دوره صفویه، بالاخص از زمان شاه عباس کبیر اهمیت بسیار دارد. این جاده، پایتخت حاکمیت صفویه را به منطقه حاکمیت بختیاری و مرکزیت حکومت ایل بختیاری یعنی ایذه متصل می‌کرد و از این طریق بین حاکمان صفوی و مردم این منطقه رفت و آمد صورت می‌گرفت. ابن بطوطه سیاح معروف در دوره اتابکان از این جاده گذشته و این چنین توصیف می‌کند:

«چون در مملکت اتابکان کوه‌های بلندی بود وی محض آسایش عابری، راه را وسعت داده که به طور سهولت از آن عبور کنند و چهارپایان و بارهایی که دارند از آن آسان گذرانند... در هر



منزلی که در این مملکت است زاویه (کاروانسرا) ساخته موسوم به مدرسه، مسافری که وارد می شود طعام او را و علوفه مرکب او را حاضر نمایند و این ها همه خیراتی است که سلطان قرار داده است» (همان: ۲۰۴).

در دوره صفویه، بالاخص دوره حاکمیت شاه عباس اول، به علت توسعه بازرگانی، به امنیت راه ها اهمیت بسیار داده شد. وی آگاه بود که توسعه تجارت، بدون ایجاد امنیت و گسترش راه های ارتباطی مناسب و شبکه ای از کاروانسراهای مجهز امکان پذیر نیست. در مسیر جاده دزپارت در دوره صفویه، گزارشی از ساخت و یا تعمیر کاروانسرا داده نشده است. یحتمل کاروانسراهای دوره اتابکان که در مسیر جاده بوده اند و این بطوطه از آن ها تحت عنوان «مدرسه» یاد کرده است، در دوره صفوی نیز مورد استفاده بوده و هنوز کاربرد داشته اند. اخیراً در شهر فرخ شهر (قهفرخ) واقع در دامنه کوه رخ، کاروانسرای تاریخی با وسعتی بیش از یک هکتار با قدمتی حدود ۱۱۰۰ سال کشف شده که در دوره صفویه در هنگام رفت و آمد حاکمان صفوی و کاروان های تجاری و مسافران به این منطقه، مورد استفاده بوده است. این مجموعه تاریخی در راه ارتباطی منطقه اصفهان به منطقه خوزستان قرار داشته و این مجموعه کاروانسرای یکی از معروف ترین کاروانسراهای کشور در آن زمان در این جاده ارتباطی بوده است. این کاروانسرا، هندسه خوب و مصالح و سنگ چین های خیلی خوش ساخت دارد و بسیار خوب کار شده است. براساس نوشته ها و اسناد تاریخی این مجموعه تاریخی، به دوره قرن سوم هجری تعلق دارد. در قسمت هایی که کاوش شده، آثاری پیدا شده که متعلق به دوره ایلخانی و تیموری بوده است (کشف کاروانسرای ۱۰۰۰ ساله در چهارمحال و بختیاری، ۱۳۹۲). تمام حکام ایالات و مقامات محلی با پیروی از ولی نعمت خود به کار تسطیح و ترمیم جاده ها و احداث پل ها و کاروانسراهای شهری بین راهی روی می آوردند. به طور قطع، حاکمان محلی بختیاری از این خصیصه به دور نبوده اند. تاورنیه نقل می کند:

«در تمام خاک ایران، به ویژه از تبریز تا اصفهان و از اصفهان تا هرمز در مسافت های معین و مساوی کاروانسراهای عالی دیده می شود» (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۷۲).

تعمیر بخشی از جاده گردنه رخ به دستور شاه عباس دوم در راستای اهداف شاه عباس اول، برای آبادانی جاده ها به منظور اهداف اقتصادی بوده است. جاده دزپارت به عنوان یکی از شاخه های فرعی جاده ابریشم محسوب می شد. شاخه ای از جاده ابریشم در مغرب ایران به سمت جنوب و سرزمین های پست بین النهرین (جایی که دجله و فرات کاملاً به یکدیگر نزدیک می شدند و

شهرهای بزرگی چون بابل، سلوکیه و بغداد در آنجا شکل گرفته بودند) امتداد یافت (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۴۲).

این راه که از کوهستان‌های زاگرس می‌گذشت، همان راه ایذه- اصفهان بود. در دوره صفویه، ابریشم کالای عمده تجاری ایران بود که افزون بر صدور مقادیر زیادی از آن به خارج از کشور، در بازارهای داخلی نیز مشتریان فراوان داشت؛ چراکه لطیف و مرغوب بود. به طوری که فقط عده کمی از مردم لباس‌های ابریشمین می‌پوشیده‌اند (بیات، ۱۳۳۸: ۱).

مشتریان ابریشم از قشر طبقه بالای جامعه محسوب می‌شدند. حکام محلی ایران از جمله منطقه مورد نظر، در دوره صفویه از این قشر محسوب می‌شدند. بنابراین از جاده مزبور استفاده تجاری می‌شده است. در زمینه تجارت داخلی بین پایتخت حکمرانان بختیاری و حاکمیت صفویه و تأمین مایحتاج بختیاری‌ها از اصفهان، همچنین فروش محصولات مردم بختیاری و عرضه آن‌ها در بازار اصفهان از این جاده استفاده می‌شد. از طریق همین جاده بود که مایحتاج مردم و حاکمیت مستقر در ایذه (مال امیر و مناطق قشلاقی) بختیاری و همچنین منطقه چهارمحال (منطقه بیلاقی و سردسیر) که در کناره‌های این راه بود از طریق پایتخت تأمین می‌شد. در مقابل، مردم منطقه، کالاهای خود را که شامل کالاهای مربوط به کشاورزی و دامداری بود از طریق این مسیر در بازار اصفهان می‌فروختند. اجناس و کالاهای مختلف به طریقی نظم و نسق می‌یافت که در میدان شاه، اجناس و مایحتاج عمومی متداول در بازارهای اطراف میدان و کالاهای نادر و کمیاب در بازار اصلی عرضه می‌شد (شاردن، ۱۳۶۲: ۲/۱۳۳).

آنچه حمل و نقل کالا و مسافر در راه‌های این دوره را میسر می‌کرد، امنیت قابل ستایشی بود که برقرار شده بود. مطالعه در تاریخ این دوره، نشان می‌دهد که غارتی در راه‌های تجاری ایران صورت نمی‌گرفت. اغلب سیاحان اروپایی امنیت راه‌های داخلی ایران را ستوده‌اند. شاه عباس از بدو جلوس، مملکت خود را به طوری مطیع و امن می‌کرد که شخص می‌توانست بدون اینکه تجربه یا اسلحه‌ای با خود داشته باشد در تمام مملکت سفر کند (دهباشی، ۱۳۵۷: ۱۲۶).

جاده ذی‌پارت از این اصل به دور نبوده است و تنها در فصل زمستان به دلیل برف‌گیر بودن آن، قابل استفاده نبود. جریان توسعه راه‌ها در منطقه بختیاری در دوره شاه عباس تداوم داشت. شاه عباس اول در سفر به منطقه بختیاری دستور داد، نایب‌الصداره شهرکرد پلی را بر روی رودخانه شهرکرد برای حمل و نقل مسافران و کشاورزان بنا کنند که به «پل آجری» معروف است و طی دوره‌های بعد بازسازی و تعمیر و مرمت شد (مبینی، ۱۳۸۹: ۲۲۳).

شاه عباس دوم، قصد داشت در پی اقدامات عمران و آبادی شهرها و راه‌ها به قصد بهره‌برداری اقتصادی، راه شاه عباس اول را بپیماید و تعمیر بخشی از جاده دزپارت نیز در ادامه همین سیاست، صورت گرفته است. افزون بر آن، شاه عباس دوم از موقعیت تاریخی و استراتژیک و تجاری جاده اطلاع داشته است. طبق منابع تاریخی، به این منطقه به قصد گردش و تفریح و همچنین نظارت بر کار انتقال آب، سفر کرده و دستور تعمیر جاده را داده است. شاه عباس در دوران حاکمیت خود ترکیبات قومی در ایران را تغییر داد. قبایل و گروه‌های قزلباش از طریق جاده از اصفهان به منطقه بختیاری منتقل شدند و در این نواحی مستقر شدند تا در موقع ضرورت سریع به پایتخت فراخوانده شوند و تعداد فراوانی از آنها برای همیشه در این نواحی اسکان دائم یافتند (همان، ۲۲۰).

ارامنه گروه جدیدی بودند که از طریق جاده دزپارت و از اطراف اصفهان به منطقه بختیاری کوچ داده شدند و در اکثر روستاهای بخش لار، کیار و گندمان پراکنده شدند که در تجارت نقش مهمی ایفا می‌کردند. از نظر مذهبی پیروان فرقه جدیدی برای نخستین بار در این نواحی استقرار یافتند که ساختار مذهبی چهارمحال را تا حدی تغییر دادند (همان، ۲۲۳).

بین حکومت صفویه و طبقه بازرگان ارمنی، اشتراک منافع یا نوعی پیمان ایجاد شد که برای هر دو طرف منفعت داشت. دولت شرایط مساعد تجاری برای آنها ایجاد می‌کرد و آنها با فعالیت‌های تجاری، سود بسیاری عاید خزانه شاهی می‌کردند. ارمنیان در تمام نقاط کشور به ویژه اصفهان و قسمت‌های یاد شده چهارمحال به پرورش کرم ابریشم و همچنین پرورش درخت تاک به منزله تهیه شراب و فروش آن مشغول بودند (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۴۰۰).

اهمیت تجارت ابریشم و شراب (در دوره دوم حاکمیت شاه عباس دوم) در دوران صفویه مشخص است. حمل و نقل این کالاها به ویژه شراب به پایتخت به احتمال بسیار از طریق جاده گردنه رخ و در فصول گرم صورت می‌گرفته است. خصلت خستگی ناپذیری ارامنه و تحمل سختی راه در بین آنها یکی از عللی است که می‌توان بدان استناد کرد که شاید در فصول سرد نیز در صورت نبود برف از این جاده عبور کرده باشند. تاورنیه روحیه صرفه‌جویی و قناعت‌پیشگی ارامنه را عامل پیشرفت تجاری آنها دانسته است (همان، ۴۰۶).

**ب: مناسبات صفویه و بختیاری‌ها از طریق جاده، به قصد ایجاد ترعه کارون**

با انتقال پایتخت حاکمیت صفویه به اصفهان، شاه عباس در پی آبادانی این شهر برآمد. یکی از زمینه‌های آبادانی، انتقال آب سرشاخه‌های کارون به اصفهان بود. به دلیل حیات‌بخش بودن آب زاینده‌رود به نواحی اطراف آن و برای جلوگیری از هدر رفتن آب سرشاخه‌های اصلی کارون

برای شهر اصفهان از زمان شاه تهماسب برنامه‌هایی برای افزایش و اتصال زاینده‌رود به کارون از طریق شکافتن کوه «کارکُنان» در کوه‌رنگ آغاز شده بود (شاردن، ۱۳۶۲: ۷/۵۷).

علت توجه به این امر فاصله نزدیک بین دو رود بود. این طرح به دلیل نزدیکی اصفهان به سرزمین بختیاری و رشد جمعیت شهر اصفهان و استفاده از این آب برای آبیاری کشتزارهای اصفهان و جلوگیری از خشکسالی‌هایی شکل گرفت که در منطقه اصفهان بود. شاه عباس اول کار انتقال آب را دنبال کرد و چون پایتخت وی اصفهان بود و نزدیک به منطقه، آن را به صورت عملی درآورد. وی در این زمینه، مشاوران علمی، تخصصی و فنی دربار صفوی مانند شیخ بهایی را به کار گرفت (ظل السلطان، ۱۳۶۲: ۲۴۶).

شاه، مهندسان ایرانی را به این محل اعزام کرد و در سال ۱۰۰۹ هـ.ق به منطقه بختیاری از راه جاده گردنه رخ (بخشی از جاده دزپارت که شهرکرد را به اصفهان متصل می‌کند) مسافرت کرد و به سمت سرچشمه کارون رفت. در این سفر قزلباشان وی را همراهی می‌کردند. برخی مورخان علت وجود گروه‌های روستایی ترک زبان را از میان همین ترکان در اطراف زاینده‌رود می‌دانند که در این محل اقامت کرده‌اند (منجم، ۱۳۶۶: ۲۰۱).

در سال ۱۰۲۸ هـ.ق با شروع فصل گرما، «محب علی بیگ» لسه غلامان و سرکار عمارت خاصه شریفه اصفهان همراه با چند تن دیگر از مهندسين معروف آن زمان، نظیر شیخ بهایی، به همراه نمایندگان از سوی شاه عباس از راه گردنه رخ به محل، عزیمت کرد و به دنبال فراهم آمدن مقدمات کار، بررسی‌های مختلف در خصوص انجام مأموریت از سال گذشته و در نهایت با مشورت علمی، تصمیم گرفته که سدی در این منطقه بسازد و کانالی بر فراز کوه ساخته و آب به سوی کوه هدایت شود. شاه عباس اول، طی فرمانی امامقلی خان بیگلریگی را مسئول حفر ترعه و حسین خان والی لرستان و جهانگیرخان بختیاری را سرکاربند احداث سد کرد و آن‌ها را هیئت مدیره انجام کار قرار داد (ترکمان، ۱۳۵۰: ۲/۴۹۵).

در سال ۱۰۲۹ هـ.ق شاه عباس کبیر، میرجهانگیرخان بختیاری که ریاست تامه لر بختیاری را داشت، سرکاربند آب کوه‌رنگ کرد تا با حفر کانالی آب کارون را به زاینده‌رود ملحق کند و امور کار را به عهده وی گذاشت. به بنایان و سنگ‌تراشان که از اطراف و جوانب به منطقه آمدند، حکم داد که عموم مردم فارس و صفاهان و الوار آن حدود، در حفر نهر مذکور کار کنند و اجرت بگیرند و قرار بر این شد که از سال ۱۰۳۰ هـ.ق فعالیت آغاز شود. برای انجام کار از اهالی فارس، اصفهان و لرستان و بختیاری ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ کارگر با مهارت خاص برای دریافت اجرت روزانه

نصف عباسی به کار دعوت شدند (اولثاریوس، ۱۳۶۳: ۶۰۲).

شاه عباس اول با تمام تلاشی که در پیش گرفت، نتوانست کار را به اتمام برساند و این ناتمامی دلایلی چند داشت: ۱- وجود صخره‌های بزرگ که شکستن آن آسان نبود؛ ۲- کوهستانی و سردسیر بودن منطقه بیلاقی بختیاری (کوه‌رنگ) که تنها ۴ یا ۵ ماه در آن امکانات انجام کار بود و مابقی سال پر از برف بود؛ ۳- مشغله‌های سیاسی کشور که در سال ۱۰۳۰ هـ.ق شاه عباس بدان سرگرم بود (زمانی پور، ۱۳۸۳: ۲۸۰).

شاه عباس، خود چندین بار به منطقه بیلاقی بختیاری سفر نموده، کار احداث سد را از نزدیک نظارت می‌کرد. هنگام شورش اعراب در جنوب ایران و مسئله اخراج پرتغالی‌ها (که همزمان در سال ۱۰۳۰ هـ.ق رخ داد) وی مجبور شد امامقلی‌خان را از نظارت بر کار احداث سد فراخوانده و به جنوب ایران اعزام کند. همین امر، یکی از دلایلی بود که باعث متوقف شدن کار احداث سد در دوره شاه عباس شد. پس از درگذشت شاه عباس اول، کار مدتی متوقف شد. به دلیل تلاش وافر شاه عباس در زمینه به ثمر رساندن طرح انتقال آب و به دلیل نظارت مستقیم وی و سفرهای بسیاری که به منطقه بختیاری در همین زمینه داشته است، بسیاری بر این عقیده‌اند که کتیبه‌گردنه رخ به دستور وی نگاشته شده است. در دوره شاه صفی نیز به دلایلی از جمله درگیری‌های پی در پی با عثمانی و همچنین به دلیل ویژگی‌های شخصیتی وی که بودن در حرم را به کندن کوه ترجیح می‌داد، عملیات متوقف شد. موارد بالا مشخص می‌کند که در زمان شاه عباس اول رفت و آمد از طریق جاده گردنه رخ به قصد ساخت ترعه کارون به صورت مداوم صورت می‌گرفته و جاده مزبور مشکلی برای عبور و مرور نداشته است.

با به قدرت رسیدن شاه عباس دوم، وی برای تکمیل طرح انتقال آب، شروع به کار کرد. نخست اغورلوبیک، دیوان بیگی (از امرا و صاحب منصبان درب خانه شاهی، وزیر عدلیه، امیر دیوان و رئیس دیوان‌خانه) دربار صفوی که خود از متمولین و صاحب املاک فراوان در نواحی چهارمحال، به خصوص حاشیه زاینده‌رود بود، نقشه دوره شاه عباس اول را مبنی بر حفر ترعه بر همان اساس پیش گرفت و شاه را برای مساعدت در این زمینه تشویق کرد (شاردن، ۱۳۶۲: ۴/۱۳۹۴). اما نتوانست به موفقیت دست یابد. سپس شاه عباس دوم به اطلاعات مهندسی فردی فرانسوی به نام «دوشنه» اعتماد کرد و قرار بر این شد که عملیات حفر ترعه با انفجار باروت در رگه‌های صخره‌ای محل در تونل‌های ایجاد شده با استفاده از تجربیات این مهندس ادامه یابد، اما این تلاش نیز به سرانجام نرسید (شاردن، ۱۳۶۲: ۱/۳۶).

### ج: تعمیر بخشی از جاده تاریخی دزپارت در زمان شاه عباس دوم

در زمان شاه عباس دوم، منطقه چهارمحال (که تا آن زمان به واسطه نواب صداره اداره می‌شد) و فریدن به محدوده قلمرو وی افزوده شد. در دوره حاکمیت شاه عباس دوم و تعمیر جاده مزبور، خلیل‌خان بختیاری حاکمیت کل منطقه چهارمحال و بختیاری را بر عهده داشت. خلیل‌خان بختیاری به عنوان پر قدرت‌ترین حاکم منطقه بختیاری شهرت داشت و از لحاظ جغرافیای سیاسی، پر وسعت‌ترین منطقه حاکمیت بختیاری را عهده‌دار بود. او توانست طوایف بختیاری را با یکدیگر متحد کند و یک نیروی کارآمد نظامی را سامان دهد و همین نیروی نظامی بعدها در دوره نادرشاه افشار علی صالح‌خان را توانمند ساخت که نقشی کلیدی در این منطقه ایفا کند (همان، ۱/۶۵).

شاه عباس دوم، در سال ۱۰۶۲ هـ.ق از جاده دزپارت محور گردنه رخ، عبور کرده و دستور تعمیر بخش‌هایی از جاده را داده است. کتیبه‌ای در این موضوع از وی برجای مانده که نشان از این سفر دارد. محتوای کتیبه رخ در بخشی از جاده دزپارت نشان از این دارد که جاده گردنه رخ به مدت یک ماه به دستور شاه ساخته شده است. دقت در متن کتیبه نشان می‌دهد که جاده‌ای بزرگ را نمی‌توان به مدت یک ماه حتی با بهترین امکانات ساخت. نظر به این که جاده دزپارت از لحاظ تاریخی و بنا بر گفته‌های کارشناسان، مربوط به دوره‌های باستانی ایران بوده و مطابق نظر ابن بطوطه در دوره اتابکان از آن استفاده بسیار می‌شده است و در دوره شاه عباس اول به صورت مداوم به قصد انتقال آب مورد استفاده بود، به نظر می‌رسد بخشی از آن در گردنه رخ در دوره شاه عباس دوم آسیب دیده است و شاه به دلیل اهمیت و پررفت و آمد بودن این مکان، دستور تعمیر و مرمت آن را داده که مرمت جاده طی مدت زمان یک ماه، پایان یافته است. کتیبه «رخ» در مسیر جاده گردنه رخ واقع شده است. این کتیبه بر روی یک قطعه سنگ متصل به کوه در سمت شمال جاده، رو به طرف اصفهان و با خط نستعلیق نگاشته شده است. تمامی کتیبه با خط نستعلیق نگاشته شده است و تنها نام خداوند است که در کتیبه با خط نسخ حک شده است. تعمیر این بخش از جاده به دلیل اهمیت تاریخی و اقتصادی جاده بوده است. نام کتیبه برگرفته از نام گردنه معروف رخ است. مسیر این گردنه از شهرکرد به قهفرخ و گردنه رخ به سمت اصفهان است. کتیبه با پنج بیت شعر اشاره به تعمیر جاده دارد. تاریخ نگارش آن ۱۰۶۲ هـ.ق حک شده که نشان‌دهنده عهد حاکمیت شاه عباس دوم است. اگر تاریخ نگارش کتیبه ذکر نشده بود، بسیاری شاید گمان می‌کردند کتیبه متعلق به شاه عباس کبیر است. نگارنده این کتیبه در پایان آن نامی از خود به یادگار نگذاشته است.

### د: تفریحات شاهان صفوی در سرزمین خوش آب و هوای بختیاری

افزون بر رفت و آمد به این منطقه برای اهداف اقتصادی و عملی کردن طرح سد کارون، منطقه بختیاری به ویژه منطقه سردسیر آن یعنی اطراف سرچشمه کارون به عنوان ییلاق بختیاری‌ها و تفریحگاه حاکمیت صفوی کاربرد داشته است. همچنین، منطقه گرمسیر بختیاری از جمله پایتخت آن به مرکزیت ایذه، به عنوان منطقه تفریحی در فصول سرد، مورد استفاده بود. منابع تاریخی نشان می‌دهند که منطقه مزبور در دوره شاه اسماعیل و شاه عباس کبیر به منظور شکارگاه و منطقه تفریحی و همچنین به قصد انجام عملیات الحاق سرچشمه کارون به زاینده‌رود، در دوره‌های بعد بهانه‌ای برای رفت و آمد حاکمان صفویه به این منطقه بوده است. این رفت و آمد در دوره شاه عباس دوم تداوم یافت که کتیبه مورد نظر آن را اثبات می‌کند. از کتاب *عباس‌نامه* محمدطاهر قزوینی (۱۳۶۷) چنین بر می‌آید که شاه عباس دوم، چندین بار به این منطقه مسافرت کرده و سردار اسعد به نقل از این کتاب به موضوع سفر اشاره کرده است (سردار اسعد بختیاری، ۱۳۶۳: ۴۵۸). بنابراین، حضور شاه عباس دوم در این منطقه به احتمال بسیار، جنبه گردش و تفریح داشته است. وی در کنار تفریح سعی بر آن داشت که تلاش‌های شاهان پیشین خود را دنبال کند و طرح کارون را به سرانجام رساند که نتوانست نتیجه‌ای حاصل کند. وی سعی کرد با تعمیر جاده و نگارش کتیبه، نامی از خود در این زمینه برجای گذارد. استفاده از این منطقه تفریحی و شکاری در دوره‌های بعد نیز تا پایان حاکمیت صفویه تداوم پیدا کرد. مسافرت شاه سلطان حسین صفوی و احداث مزرعه «حسین‌آباد» در این منطقه، می‌تواند مثال واضحی از این امر باشد. مسجد جامع قهفرخ که مربوط به دوران شاه سلطان حسین صفوی است، کتیبه‌ای معروف به کتیبه امر به معروف و نهی از منکر دارد که هم اکنون در موزه‌ای در شهرکرد نگهداری می‌شود. نظیر این کتیبه در پنج شهر اردبیل، تبریز، قزوین، کاشان و اصفهان - که شهرهای مهم صفوی بوده‌اند - وجود داشته و ششمین کتیبه در قهفرخ است که این خود گویای اهمیت جاده گردنه رخ به عنوان راه مواصلاتی در دوران صفویه است. نصب کتیبه و تعمیر جاده گردنه رخ توسط شاه عباس دوم، نشان از اهمیت این منطقه و همچنین موقعیت تاریخی جاده برای عبور و مرور سیاسی، تجاری و عبور شاهان صفوی از این منطقه به قصد تفریح و گردش و برای تسهیل عبور و مرور کارگران، مهندسان و حمل و نقل مصالح در این جاده برای به ثمر رساندن طرح مربوط به الحاق سرچشمه زاینده‌رود دارد. همچنین در دوره پایانی حاکمیت صفویه و زمانی که افغان‌ها اصفهان را محاصره کردند، از همین مسیر جاده گردنه رخ بود که دوازده هزار سوار بختیاری تحت فرمان قاسم خان بختیاری از این مسیر عبور کرده و در رکاب صفویه جنگیدند (گارثویت، ۱۳۷۳: ۹۱).



## نتیجه‌گیری

جاده دزپارت، به ویژه محور گردنه رخ، نقش مهم تاریخی، سیاسی و اقتصادی در مناسبات صفویان و ایل بختیاری دارد. قوم بختیاری با ایفای نقش خود در جنگ با عثمانی، توانستند نظر شاهان این سلسله را به خود جلب کنند اما به دلیل استقلال و سرکشی، هیچ‌گاه تابعیت بی‌چون و چرای آنان را نپذیرفتند. شاهان صفوی از طریق ازدواج سیاسی تاجمیر و یک شاهزاده، سعی کردند حمایت بختیاری‌ها را جلب کنند. از زمانی که شاه عباس مرکز قدرت صفویان را به اصفهان منتقل کرد، جایگاه بختیاری‌ها به پایتخت نزدیکتر شد. جاده گردنه رخ به عنوان بخشی از جاده دزپارت که از روزگار باستان از این منطقه به سمت اصفهان می‌رفت، اهمیت بیشتری یافت. این جاده جایگاه تاریخی و اقتصادی-تجاری خاصی را از آغاز و همچنین در دوره صفویه در تجارت داخلی، به ویژه در زمینه تجارت داخلی شراب، ابریشم و محصولات بومی منطقه بختیاری داشت. افزون بر آن، آب و هوای خاص منطقه بختیاری به دلیل پرنعمت بودن و برف‌گیر بودن منطقه، در نظر شاه عباس صفوی برای انتقال سرچشمه‌های زاینده‌رود به اصفهان برای جبران کم آبی پایتخت، بر اهمیت بیشتر این منطقه و جاده مزبور برای دستیابی به هدف می‌افزود. منابع تاریخی صفویه و تاریخ بختیاری نشان‌دهنده این هستند که ایجاد ترعه کارون و رساندن آب به اصفهان از دوره شاه عباس اول در دست احداث بوده است و شاه عباس دوم تنها جاده را که آسیب دیده بود، تعمیر و در کتیبه به تعمیر آن اشاره کرده است. بنابراین، شاه عباس دوم اقدامات چندان زیادی برای دستیابی به هدف انتقال آب به اصفهان انجام نداده است. با توجه به اقدامات مهم و شاخص شاه عباس اول در این منطقه، جانشین وی به دلیل آگاهی از پیشینه تاریخی جاده برای تعمیر آن و استفاده مجدد برآمد و کتیبه‌ای از خود بر جای گذاشت. شاه عباس دوم در مسافرت‌هایی که با هدف شکار و تفریح در منطقه بیلاقی چهارمحال و بختیاری داشت و به دلیل حشر و نشری که با خلیل‌خان داشت و همچنین برای بازدید از طرح ساخت سد، کتیبه‌ای از خود در منطقه بختیاری به یادگار گذاشت. این در حالی است که این کتیبه و اقدامات شاه عباس اول برای ایجاد ترعه کارون نشان‌دهنده اهمیت نعمت آب در سرزمین بختیاری است. اهمیت اقتصادی جاده دزپارت در این دوران از طریق مناسبات صفویه و خوانین بختیاری به وضوح مشخص است. جاده مزبور تا پایان دوره صفویه کاربرد داشت و حتی در زمان حمله افغانه به اصفهان، سواران بختیاری از طریق این جاده به پایتخت حرکت کرده و حکومت صفویه را یاری کردند.



تصویر شماره ۱: سند بر جای مانده از دوره شاه صفی در سال ۱۰۴۴ هـ.ق مبنی بر معاف کردن مالیات بر بخشی از مردم بختیاری و حاشیه نوشتن شاه عباس دوم بر آن، برای حاکمیت خلیل خان بختیاری (بانک اطلاعاتی - تصویری اسناد تاریخی ایران و آسیای مرکزی، ۱۳۹۸)



تصویر شماره ۲: کتیبه گردنه رخ بازمانده از شاه عباس دوم در سال ۱۰۶۲ هـ.ق مبنی بر تعمیر جاده دزپارت در محور گردنه رخ

### کتابنامه

- ابن بطوطه، محمد بن عبدالله. (۱۳۴۸). *سفرنامه ابن بطوطه*. ترجمه محمد علی موحد. ج ۱. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- ابودلف خزر جی، مسعر بن مهلهل. (۱۳۴۲). *سفرنامه ابودلف در ایران (در سال ۳۴۱ هجری)*. با تعلیقات ولادیمیر مینورسکی. ترجمه ابوالفضل طباطبایی. تهران: انتشارات فرهنگ ایران زمین.
- اولناریوس، آدام. (۱۳۶۳). *سفرنامه آدام اولناریوس: بخش ایران*. ترجمه احمد بهپور. تهران: انتشارات ابتکار.
- بانک اطلاعاتی - تصویری اسناد تاریخی ایران و آسیای مرکزی. (۱۳۹۸). وب سایت تخصصی <<http://www.asnad.org/fa/document/74>>
- بیات، اوروج بیگ. (۱۳۳۸). *دون ژوان ایرانی*. ترجمه مسعود رجب نیا. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- تاورنیه، ژان باتیست. (۱۳۳۶). *سفرنامه تاورنیه*. ترجمه ابوتراب نوری (نظم الدوله). تصحیح حمید شیرانی. چ ۲. اصفهان: کتابفروشی تأیید.
- ترکمان، اسکندربیک. (۱۳۵۰). *تاریخ عالم آرای عباسی*. ج ۲. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- دهباشی، علی. (۱۳۵۷). *سفرنامه برادران شرلی در زمان شاه عباس کبیر*. ترجمه آوانس. با مقدمه محبت آیین. تهران: کتابخانه منوچهری.
- راولینسون، هنری. (۱۳۵۶). *سفرنامه هنری راولینسون به لرستان، خوزستان، بختیاری*. ترجمه اسکندر امان‌اللهی. لرستان: اداره کل فرهنگ و هنر لرستان.
- زمانی پور، بابک. (۱۳۸۳). «ویژگی‌های طرح انتقال آب کوه‌رنگ (کارون) به زاینده‌رود در عصر صفوی»، مجموعه مقالات الکترونیکی دومین همایش ملی ایران‌شناسی. تهران: بنیاد ایران‌شناسی. <<http://congress2.iranology.ir/pdf/Bastanshenasi.pdf/263>> (دسترسی در ۲۵/۸/۱۳۹۸).
- سردار اسعد بختیاری، علیقلی بن حسینقلی. (۱۳۶۳). *تاریخ بختیاری*. تهران: فرهنگسرا (یساولی).
- سیوری، راجر. (۱۳۷۴). *ایران عصر صفوی*. ترجمه کامبیز عزیزی. تهران: نشر مرکز.
- شاردن، ژان. (۱۳۶۲). *سفرنامه شاردن*. ترجمه حسین عریضی. با مقدمه علی دهباشی. تهران: انتشارات نگاه.

- شبانکاره‌ای، محمد بن علی. (۱۳۶۳). مجمع‌الانساب. تصحیح میرهاشم محدث. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- شوشتری، نورالله بن شریف‌الدین. (۱۳۶۵). مجالس المؤمنین. ج ۲. تهران: کتابفروشی اسلامیة.
- ظل‌السلطان، مسعود میرزا ابن ناصر. (۱۳۶۲). تاریخ سرگذشت مسعودی: زندگی‌نامه و خاطرات ظل‌السلطان همراه با سفرنامه فرهنگستان. تهران: بایک.
- عکاشه، اسکندر (ضیغم‌الدوله بختیاری). (۱۳۶۵). تاریخ ایل بختیاری: گزارش تیره‌ها، طوایف، رویدادها، آداب و رسوم و فرهنگ ایل بختیاری. تهران: فرهنگسرا (یساولی).
- عیدیوندی، حافظ. (۱۳۷۶). نگرشی بر ایل بختیاری. اهواز: انتشارات آیات.
- فرانک، آیرین؛ براونسون، دیوید. (۱۳۷۶). جاده ابریشم. ترجمه محسن ثلاثی. تهران: سروش.
- قزوینی، ابوالحسن. (۱۳۶۷). فواید الصفویه. تصحیح و مقدمه و حواشی مریم میراحمدی. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- گارثویت، جن. راف. (۱۳۷۳). تاریخ سیاسی - اجتماعی بختیاری: با استفاده از اسناد منتشر نشده وزارت خارجه انگلیس. ترجمه مه‌راب امیری. تهران: نشر سهند.
- «کشف کاروانسرای ۱۰۰۰ ساله در چهارمحال و بختیاری». (۱۳۹۲). سرمقاله روزنامه جام‌جم. ۵ اردیبهشت ۱۳۹۲. شماره ۳۶۷۵.
- مبینی، عبدالله. (۱۳۸۹). چهارمحال و بختیاری از منظر تاریخ. تهران: خلیلیان.
- منجم، جلال‌الدین محمد. (۱۳۶۶). تاریخ عباسی یا روزنامه ملاجلال: شامل وقایع دربار شاه عباس صفوی. به کوشش سیف‌الله وحیدنیا. تهران: انتشارات وحید.
- میراحمدی، مریم. (۱۳۶۹). دین و دولت در عصر صفوی. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- میرزاسمیعا، محمدسمیع. (۱۳۶۸). تذکرة الملوک یا تعلیقات مینورسکی بر تذکرة الملوک.
- ترجمه مسعود رجب‌نیا. به کوشش محمد دبیرسیاقی. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- نیکزاد امیرحسینی، کریم. (۱۳۵۷). شناخت سرزمین چهارمحال. اصفهان: چاپخانه ربانی.