

DOI: 10.34031/2071-7318-2022-7-5-50-59

Бергман А.В.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

E-mail: Anastasiabergman2018@gmail.com

ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРИБРЕЖНОЙ ТЕРРИТОРИИ СТАНИЦЫ СТАРОЧЕРКАССКОЙ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация. В статье дается анализ формирования казачьей станицы на прибрежной территории реки Дон в историческом и архитектурно-композиционном контексте. Рассмотрена ретроспектива формирования станицы Старочеркасской с XVIII в. по настоящее время. В фокусе внимания автора оказываются как архитектурно-композиционные аспекты, так и исторические предпосылки, влияющие на становление образа станицы. Помимо указанных предпосылок, выявлены основные социальные аспекты, оказавшие влияние на интеграцию прибрежной территории в структуру малого исторического поселения (станцы).

Для прибрежной территории станицы Старочеркасской автор выделяет 3 ключевых периода формирования и интеграции в структуру поселения: 1. период в течение XVIII века, 2. период с XIX до сер. XX века, 3. период со второй половины XX века по настоящее время. Детально рассмотрен каждый из выделенных периодов, имеющий большое значение в процессе формирования станицы Старочеркасской, и в частности прибрежной территории как наиболее важного компонента в структуре поселения.

На основе анализа исторического картографического материала сформулированы 5 базовых принципов формирования структуры казачьего поселения и обозначена роль прибрежной территории в этом процессе.

Ключевые слова: станица Старочеркасская, архитектурно-композиционный контекст, этапы формирования поселения, прибрежная территория, река Дон, казачьи станицы.

Введение. В рамках актуальных национальных проектов Российской Федерации выделяется масштабный проект по оздоровлению реки Дон – крупнейшей реки Ростовской области. В рамках этого проекта планируются ряд работ, связанных с речным руслом (его расчистка и углубление, строительство Багаевского гидроузла и т.д.) до 2030 года. Поэтому очень важно сфокусировать внимание профессионального сообщества, администрации и жителей Ростовской области на развитии прибрежных территорий, непосредственно связанных с рекой Дон. Особенно остро вопрос развития таких территорий стоит в малых городах и поселениях. Для того, чтобы разработать стратегии развития данных территорий важно опираться на исторический контекст: а именно выявить базовые аспекты формирования прибрежной территории в структуре малого исторического поселения (станцы). В рамках этой публикации автором рассматривается прибрежная территория станицы Старочеркасской, расположенной на берегу реки Дон в Ростовской области.

Целью исследования является выявление принципов формирования станицы Старочеркасской, связанных с включением прибрежной территории в структуру поселения.

Методология исследования, используемая в данной статье, базируется на историческом и сравнительном анализе картографических и биб-

лиграфических данных, обзоре научной информации, содержащейся в электронных ресурсах, систематизации собранных данных. На основании собранного материала проводится фиксация этапов планировочной эволюции станицы Старочеркасской при помощи графоаналитического и классификационного методов.

Основная часть. Ключевые исторические предпосылки формирования прибрежной территории Черкасского городка (станцы Старочеркасской).

Старочеркасская станица (Старочеркасск) носила имя Черкасского городка до 1805 года – казачьего городка, объединившего несколько станиц. В XVI – начале XVIII века на Дону сложилась независимая казачья община. Жили казаки в городках, первое упоминание о которых относится к 1549 году. Первые казачьи городки появились в середине XVI века в районе Волго – Донской перемычки и в низовьях Дона у донецких раздор [1]. В 1622 году столицу казачества перенесли в Монастырский городок, затем в 1637 году в Азов. Черкасск становится столицей казачества с 1644 года, хотя первое упоминание о городке относится к 1593 году. О первоначальном архитектурном облике Черкасского городка сохранилось не много упоминаний. Общий вид Черкасского городка был сходен по структуре с

казачьими городками XVI–XVII века. Он располагался на острове и имел деревянное (тын или плетень) ограждение по внешнему контуру [2].

Важным условием формирования казачьего сообщества являются особенности организации ландшафта Донской земли и непростые природные условия. Расположение поселений на равнине вдоль реки обусловлено высокой потребностью людей в воде – водные ресурсы дают возможность организации самого быстрого транспорта (на тот момент), рыбной ловли и другие функциональные преимущества. Именно водные объекты – реки, лиманы, озера, ерики, протоки положительно влияют на условия жизни людей в условиях жаркого сухого климата, а также становятся градообразующим началом казачьих поселений, находящихся вдоль рек, на островах, и оказывают влияние на архитектурно-планировочные и композиционные принципы их формирования

К началу XVII века Черкасский городок принадлежал к числу крупных казачьих городков. В большинстве городков проживало около 300 человек, а в Черкасском – несколько тысяч. Как профессиональные военные, казаки использовали существующие природные условия для защиты своих городков – для их основания они выбирали наиболее защищенные места близ поймы реки, то есть река становилась активным компонентом защиты поселения. При этом активность реки во время сезонного половодья играла отрицательную роль для станиц – крупные наводнения уничтожали большинство построек, и казакам вновь приходилось отстраивать станицы, но с учетом границы наводнения. На протяжении 18

и 19 столетия происходили самые серьезные наводнения в Черкасском городке. Речь идет о наводнениях 1740, 1773, 1775, 1786, 1820, 1845, 1849 и 1880 годов. В эти трудные для городка времена единственным способом передвижения являлись лодки. В 1866 году была сооружена гавань (защитная стена) от наводнений близ Воскресенского собора. Но, несмотря на это, наводнения продолжались, и поистине самым масштабным является наводнение, произошедшее в 1917 году в течение четырех месяцев. В тот год уровень воды поднялся на 570 сантиметров, что послужило причиной затопления железнодорожного полотна, связывающего Ростов и Новочеркасск. И только к середине XX века, в 1950-х годах уровень воды в реке Дон был взят под контроль при помощи строительства Цимлянского водохранилища. Таким образом, можно отметить, что жизненный цикл реки Дон напрямую влиял на формирование планировочной структуры Черкасского городка: расположение станиц на островах, в низинах и топях по мере укрепления казачьего сообщества и уменьшения военной опасности постепенно меняется на более благоприятное размещение на сухих, незатопляемых участках.

К началу 18-го столетия в состав Черкасского городка входили 12 станиц: Черкасская, Прибыльская, Дурновская, Скородумовская, Татарская, Средняя, Ратнинская, Верхне-Рыковская, Средне-Рыковская, Нижне-Рыковская, Павловская и Тютюревская [3]. Таким образом, Черкасский городок был разделен на 12 административных районов-станиц, окруженных крепостной стеной с бастионами (рис. 1).

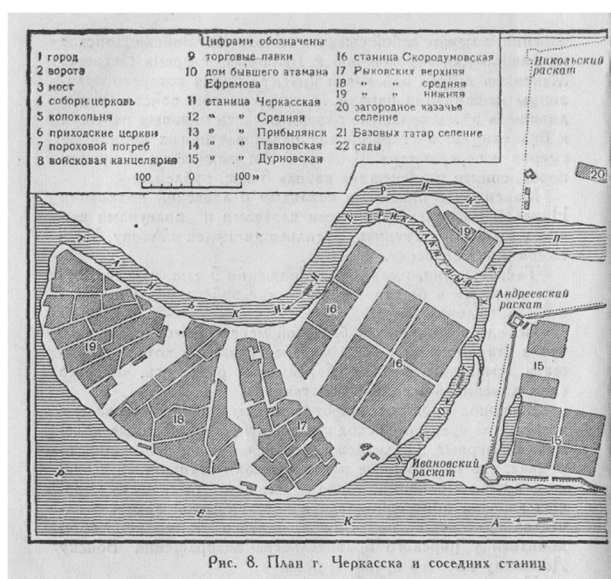
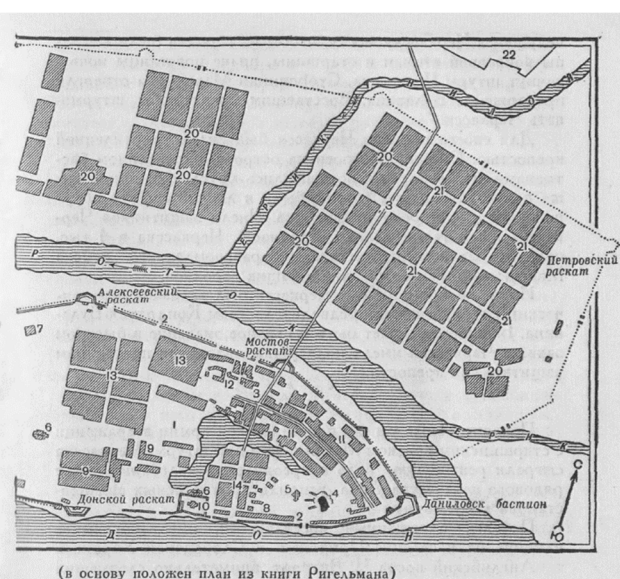


Рис. 8. План г. Черкаска и соседних станиц



(в основу положен план из книги Ригельмана)

Рис. 1. План г. Черкаска и соседних станиц (в основу положен план из книги А.И. Ригельмана «История о донских казаках», 1846 г.)
(источник: <https://storozg.bahmut.tv>)

К середине XVIII века общая протяженность крепостных стен (каменных и деревянных) оставляла 2300 метров, а в центральной части городка располагались 2 каменных бастиона (Даниловский и Иловайский) и 4 деревянных. Следует отметить, что Даниловский бастион и два раската – Ивановский и Донской выходили непосредственно к пойме реки Дон (рис. 1).

Если говорить о градостроительной схеме Черкасского городка, то следует упомянуть ее важную характеристику, отмеченную архитектором А.Г. Лазаревым – этот казачий городок имел прямоугольную квартальную планировку. О таком типе формирования кварталов свидетельствуют сохранившиеся архивные документы [4].

Социальные аспекты, влияющие на формирование структуры прибрежной территории.

В произведениях казачьего фольклора особенно четко можно проследить важную роль реки Дон в жизни казаков. «Река олицетворяла собой войско от верховий до низовий. Съезд всей реки означал сбор всего войска» [7]. Широко на Дону употребляют выражения «Дон-батюшка», «Дон-кормилец». Действительно, река для казаков – родная стихия, источник жизни и возможность движения и развития (военные походы). Примечательно также и то уважительное отношение, которое было у казаков к коням. Считалось, что нельзя запрягать здоровых лошадей в кареты и повозки, так как хомут оскорбляет достоинство лошади, поэтому все грузы перевозили по воде и частично на быках [5]. Эти устойчивые социальные стереотипы в казачьем сообществе, несомненно, повлияли на степень вовлеченности речного транспорта для грузоперевозок, в то время как в большинстве Российских поселений жители отдавали предпочтение гужевой тяге для этих целей.

Другой социальный аспект, повлиявший на развитие прибрежной территории Черкасского городка – торговля. Казаки Войска Донского успешно реализовали значительные гарантии (беспошлинная торговля), дарованные им Российским Правительством в 1615 году [3, 12]. Период со второй половины XVII века и до конца XVIII века был для Черкасского городка временем самой активной торговли не только с русскими, но и с иностранными купцами. Благодаря водным связям через Дон, к Черкасску имели возможность причалить корабли из Азии, Греции и Турции, из Кавказских земель. Однако учрежденная в 1749 году таможня в Черкасске (по Указу Императрицы Елизаветы Петровны), не вызвала у казаков положительного отклика. Традиционно свободолюбивые донцы видели в этом указе посягательство русского правительства на привилегии относительно торгового процесса, полученные казаками ранее. Поэтому они отправляют прошение об отмене этого указа, и вскоре получают одобрение от Императрицы. Позднее в этом же году издается указ об основании новой таможни - Темерницкой, таможни близ крепости Св. Димитрия Ростовского [2]. Но именно это решение ознаменовало утрату столичного статуса Черкасского городка.

По наблюдениям академика С.Г. Гмелина, с 70-х годов XVIII века значительная часть турецких грузов направляется через Темерницкую таможню. Несмотря на этот факт, в своем рапорте от 1801 года Александру I атаман М.И. Платов написал о необходимости закрепить в казачьем социуме на законодательном уровне новую категорию – «торговые казаки». Император одобрил эту инициативу, что укрепило торговлю для донских казаков в качестве ведущего промысла.

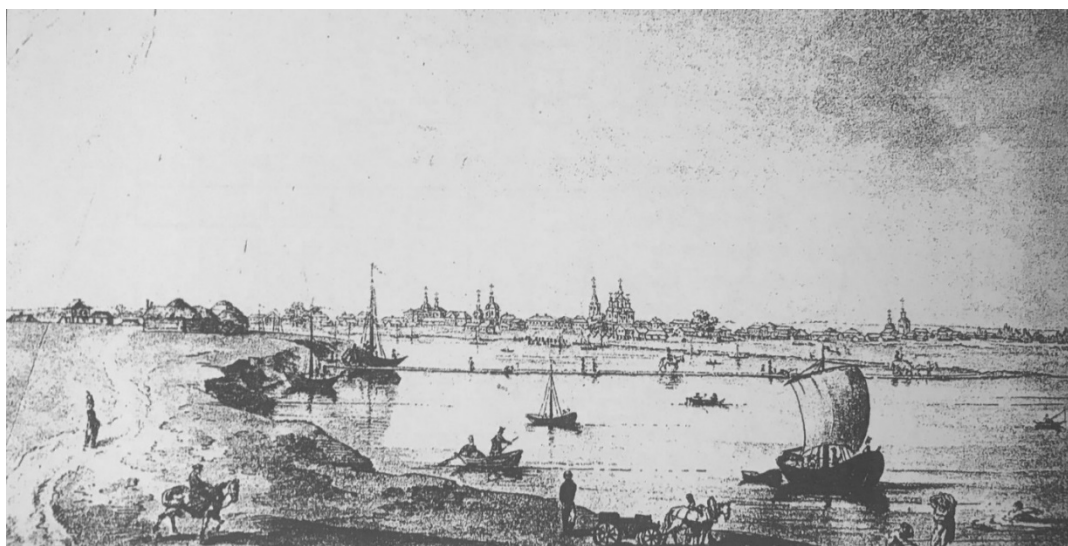


Рис. 2. Корнеев Е. Вид города Черкаска 1803 г.
(Источник: https://geo.1sept.ru/view_article.php?id=200402405)

За более чем полутора вековую торговую историю территория Черкасского городка активно развивалась и застраивалась новыми строениями – лавками, харчевнями и питейными станичными домами. Благоустраивалась и прибрежная территория – от строительства причалов для торговых целей до создания променада для станичных жителей.

Несмотря на перенос столицы Войска Донского из Черкаска в Новочеркасск в 1805 году, большая часть торговых казаков осталась в Черкасске (теперь Старочеркасске) и других станицах на берегу Дона, так как новая столица не имела прямого доступа к главной водной артерии, по которой продолжало проходить движение торговых судов.

Помимо оставшейся торговой активности, доброй традицией стала ежегодная Ильинская ярмарка в Старочеркасске – 20 июля в станицу приезжали жители окрестных станиц и иногородние. Станица преображалась – после посещения церкви, посетители ярмарки гуляли по улицам, по набережной... [3]

В 70-х годах XIX века для прибрежной территории Старочеркаска меняется функциональный баланс – набережная почти утратила торговую функцию (порт), при этом возобновив рекреационную функцию. С этого периода набережная принимает туристов, приезжающих в Духовную Столицу казачества, а также посетителей ярмарок. В подтверждение этому факту также выступают сведения, иллюстрирующие интенсивное развитие других торгово-промышленных центров Области Войска Донского – Ростова, Нахичевани, Таганрога, население которых обладало значительной гражданской свободой по сравнению с казаками [2].

Основные положения анализа аспектов формирования прибрежной территории станицы Старочеркасской.

Перенос таможни из Черкасского городка (Крепость Св. Анны), формирование новых центров (Темерницкая таможня, затем Ростов-на-Дону) являются логичным продолжением концепции эксцентричного типа расселения, предложенной М. А. Рыболовой [7]. Также в рамки этой концепции органично встраивается перенос столицы казачества на новое место – в Новочеркасск, план которого 12 ноября 1804 года составили инженер-генерал Ф. П. де Волян и атаман Платов [8, 10].

Таким образом, станица Старочеркасская утратила ряд важнейших функций:

– оборонительную (функцию Южного форпоста России)

– функцию административного и экономического центра

При этом станица сохранила функции духовного и исторического центра Донского казачества.

В отношении формирования архитектурной среды следует отметить, что река Дон благодаря научному авторитету Птолемея много веков подряд (вплоть до XVIII века) представлялась в мировоззрении древних ученых (Полибий, Страбон, Помпоний Мела) как граница Европы и Азии [1]. Поэтому освоение прибрежной территории Дона в ранний период формирования станицы Старочеркасской (как и других станиц и казачьих городков) представляется как освоение опасных, неизведанных пограничных территорий. После исчезновения разрушенных греческих городов в процессе многочисленных войн, в архитектурной среде на территории вдоль реки Дон отсутствовали какие-либо градостроительные или стилистические маркеры, на которые опирались бы казаки при строительстве своих поселений [1]. Поэтому анализ планировочной структуры и места прибрежной территории в ней ограничен периодом основания Черкаска и до наших дней.

Результаты. На основании обзора источников научной, исторической и краеведческой литературы, а также ретроспективного анализа картографического материала было выделено 3 этапа формирования структуры прибрежной территории:

1. Период в течение XVIII века (рис. 3)
2. Период с XIX до середины XX века (рис. 4)
3. Период со второй половины XX века по настоящее время (рис. 5)

Для первого периода (рис.3) характерно формирование центра станицы близ речной поймы. Центром городка становится остров, отделенный от материковой части протоками. На острове располагаются (начиная с плана 1767 г) основные станицы казачьего городка Черкаска - Черкасская, Прибыльская, Дурновская, Татарская, Средняя, а также торговые лавки. В этот период прибрежная территория реки Дон служит базовой точкой для основания структуры поселения (каркаса), а также приобретает транспортную (буферную) функцию.

Для второго периода с XIX до середины XX века характерно формирование основной ткани расселения. В этот период создаются основные жилые и общественные здания, окончательно формируется торговая функция прибрежной территории. Важным аспектом становится корректировка положения русла реки Дон вследствие многочисленных циклов сезонного половодья. Одновременно с этими процессами корректиру-

ется форма и структура застройки, а также подбирается оптимальное положение с учетом циклов жизни реки.

Знаковым событием, повлиявшим на формирование прибрежной территории станицы Старочеркасской со второй половины XX века по

настоящее время (третий период) является строительство Цимлянского водохранилища. Именно благодаря его основанию получилось сбалансировать уровень воды в реке Дон, а также прогнозировать этот уровень в период сезонного половодья.

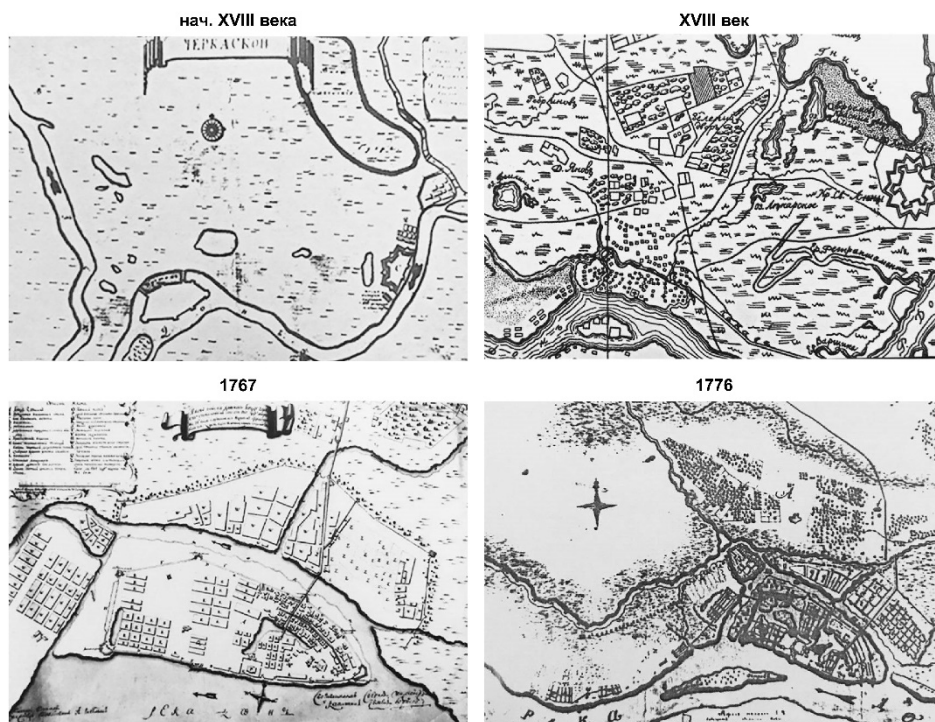


Рис. 3. Схемы (карты) первого этапа формирования прибрежной территории Станицы Старочеркасской в XVIII веке (Источник: <https://www.etomesto.ru>)

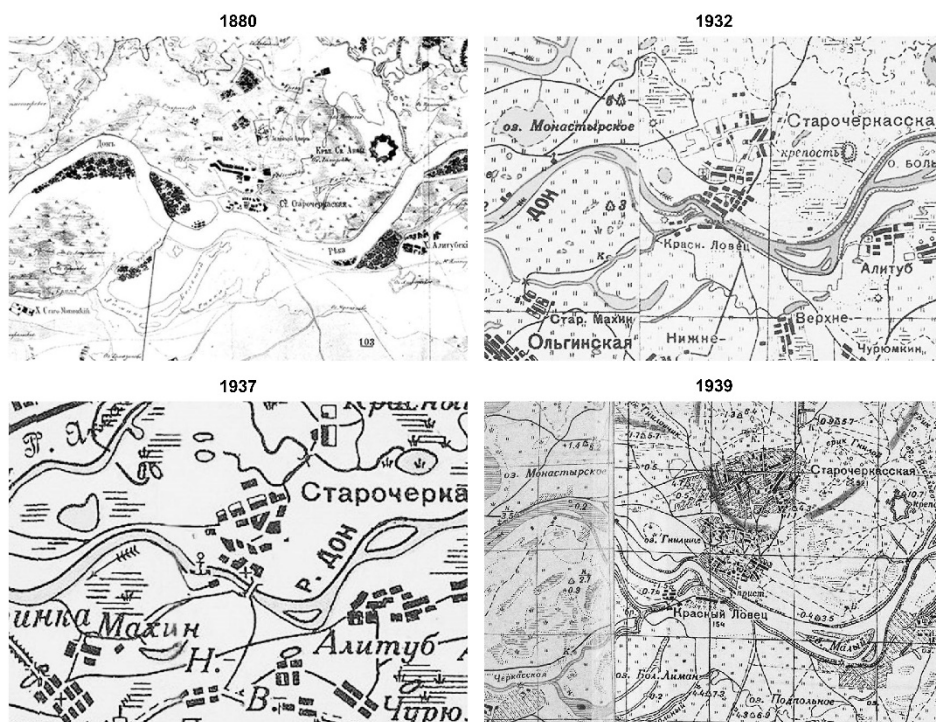


Рис. 4. Схемы (карты) второго этапа формирования прибрежной территории Станицы Старочеркасской с XIX до середины XX века (Источник: <https://www.etomesto.ru>)

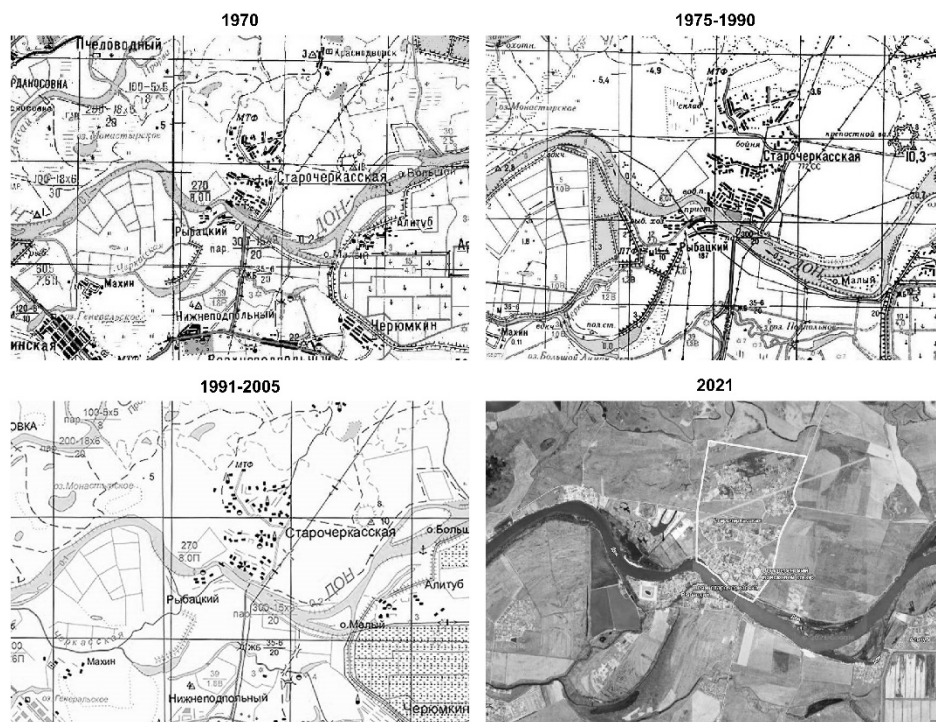


Рис. 5. Схемы (карты) третьего этапа формирования прибрежной территории Станицы Старочеркасской со второй половины XX века по настоящее время (Источник: <https://www.etomesto.ru>)

Выводы. На основании вышеизложенного материала были выделены следующие принципы формирования станицы Старочеркасской, связанные с включением прибрежной территории в структуру поселения (рис. 6):

1. Принцип формирования территории станицы «вне контекста античной архитектуры». Архитектура эпохи античности в Приазовье, Причерноморье и на нижнем Дону, будучи практически уничтоженной, не оказала прямого влияния на формирование стилистики построек последующих эпох. Исчезновение разрушенных греческих городов и селений, многочисленных зданий и сооружений создало непреодолимый рубеж и прервало наметившуюся линию развития ордерной традиции [1]. В отсутствии сохранившейся архитектурной среды (античные поселения) на первый план при формировании станицы выходят природные факторы (расположение казачьего поселения относительно реки, включение пойменных территорий в структуру планировочного каркаса поселения).

2. Принцип восприятия реки как неотъемлемой части культурной идентичности казаков.

Базой для формулирования этого принципа является культурологический аспект - роль реки в духовной культуре казаков. В культуре южных стран в целом образ воды является основным символом жизни – антитезой к испепеляющей степной жаре и засухе. Образы «Дон-Ба-

тюшка», «Дон-кормилец» являются частью казачьего фольклора (песен, сказаний, поговорок и т.д.), который представляют собой основу культуры казачества.

3. Принцип формирования планировочной структуры «казачьего городка» - как классического архетипа крепости, переосмысленного с учетом региональных факторов.

Планировочная структура казачьего городка имела все элементы, присущие традиционным крепостям – артикулированный центр (площадь для собраний казачьего круга, часовня (позднее церковь), дом казачьего управления, рынок), периферия (жилая часть) и магистрали (транспортные артерии). Пространственная граница фиксировалась плетнем (региональные материалы). Важным аспектом являлся учет особенностей ландшафта, то есть использование защитной функции реки и ее притоков (ериков, лиманов и пр.).

4. Принцип естественной корректировки границы поселения.

Для этого принципа следует отметить, что циклы весеннего половодья реки Дон являлись фактором, формирующим геопозицию городка относительно поймы. Долгое время сохранявшаяся военная опасность не давала казакам возможности переходить на другие открытые территории, поэтому взамен снесенного наводнением строили другой городок вблизи прежнего. Также

важным фактором в этом ключе является близость Дона для рыболовства – одного из важных промыслов казаков.

5. Принцип создания устойчивых магистральных связей.

В развитии станицы Старочеркасской следует выделить нарастающую важность роли прибрежной территории в транспортном сообщении. Для оперативной связи с ближайшими поселениями казаки использовали именно реку – оповеще-

ния о чрезвычайных ситуациях, так как этот способ был более эффективным в отличие от связи станиц через старые тракты, проложенные задолго до основания этих поселений. Также в этой связи стоит отметить и прокладку торговых маршрутов именно по реке Дон. Этот способ был наиболее выгоден с экономической точки зрения, а также он открывал для станицы новые возможности развития (например, прибытие иностранных специалистов).



Рис. 6. Базовые принципы формирования станицы Старочеркасской, связанные с включением прибрежной территории в структуру поселения. Схема автора

Заключение. В заключение хочется сказать, что современное состояние прибрежной территории станицы Старочеркасской является следствием вышеупомянутых событий. На сегодняшний день в станице помимо жилой функции реализуются в основном туристическая и досуговая функции (сезонные фестивали казачьей культуры). И прибрежная территория утратила свою значимость, вследствие функционального дефицита, вызванного отсутствием логистических связей по водной артерии – реке Дон. При всем этом прибрежная территория станицы Старочеркасской не утратила свой колоссальный пространственный, архитектурно-композиционный и ландшафтно-градостроительный потенциал.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

2. Есаулов Г.В. Архитектура Юга России: от истории к современности. Очерки. Монография. М.: «Архитектура-С», 2016. 568 с.

3. Астапенко Е.М. История города Черкаска – станицы Старочеркасской XVI – начала XXI в. Ростов н/Д: ЗАО «Книга», 2016. 480 с.

4. Ригельман А.И. История о донских казаках. Ростов н/Д: Кн. изд-во, 1992. 224 с.

5. Сухоруков В.Д. Историческое описание земли Войска Донского. Ростов н/Д: Кн. изд-во, 2001. 514 с.

6. Строкова В.В., Пронштейн А.П. Земля Донская в XVIII веке. Ростов н/Д: РГУ, 1961. 375 с.

7. Броневский В. История Донского Войска, описание Донской земли и Кавказских минеральных вод. Ч. 1. СПб.: Тип. Экспедиции заготовления Государственных бумаг, 1834. 30 с.

8. Витков З.А. К вопросу о местоположении нижнедонских казачьих городков и их культура // Ученые записки Мурманского государственного педагогического института. 1958 Т. 2. С. 151–178.

9. Рыблова М.А. Мужские сообщества донских казаков как социокультурный феномен XVI - первой трети XIX в. [Электронный ресурс]. URL: <https://cheloveknauka.com/muzhskie-soobshchestva-donskih-kazakov-kak-sotsiokulturnyy-fenomen-xvi-pervoy-treti-xix-v> (дата обращения: 22.11.21)

10. Бочарова Е.О. Взаимодействие региональных традиций в архитектуре казачьих поселений (XVI – нач. XX века) [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.dslib.net/restavracija/osvoenie-tradicij-v-arhitekture-gdr.html> (дата обращения: 22.11.21)

11. Ласковский Ф. Материалы для истории инженерного искусства в России. Ч.1-3. СПб.: тип. Имп. Акад. Наук, 1858-1865. 642 с.

12. Потапов И.П. Донские пути-дороги. Краеведческие записки. Вып. 3. Новочеркасск: НМИДК, 1998. 35 с.

13. Егоров-Хопреский В.И. Сокровища «Старого города». Ростов н/Д: Кн. изд-во, 1968. 105 с.

14. Краснянский М.Б. Исторический очерк Ростова и Нахичевани-на-Дону, по данным городского музея в г. Ростове-на-Дону. Ростов н/Д, 1914. 35 с.

15. Ильин А.М. История города Ростова-на-Дону. Очерк. М: Мини Тайп, 2020. 112 с.

16. Kazarov S. Nahichevan-on-Don: Armenian merchants and their role in the commercial development of the Azov – Black Sea region // Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. №3. Pp. 399–429.

17. Samarina N. Rostov-on-Don: in the second half of the 19th – early 20th century: Dynamics and specificities of the socio-economic development // Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. №3. Pp. 369–399.

18. Abdullayeva M. The rural population of Don's hinterland as a factor of the economic life of Rostov, end of the 19th century // Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. №3. Pp. 329–369.

19. Tagirova N. The Volga-Don Road to the Black Sea: evolution and reality of the 19th century // Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. №3. Pp. 33–61.

20. Konstantinova V., Lyman I. From the Azov to Batoum: evolution of the port-cities in the Russian frontier land // Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. №3. Pp. 61–105.

21. Harlafits G. Black Sea Maritime and Economic History. The integration of the port-cities to the global economy // Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. №3. Pp. 3–33.

22. Sifneos E., Harlafits G. Taganrog: Greek entrepreneurship in the Russian frontier of international trade // Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. №3. Pp. 191–235.

Информация об авторах

Бергман Анастасия Владимировна, аспирант кафедры истории и теории архитектуры. E-mail: Anastasiabergman2018@gmail.com. Санкт-Петербургский Государственный Архитектурно-строительный Университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., д. 4.

Поступила 23.11.2021 г.

© Бергман А.В., 2022

Bergman A.V.

Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

E-mail: Anastasiabergman2018@gmail.com

HISTORICAL ASPECTS OF FORMATION OF THE COASTAL AREA OF STANITSA STAROCHERKASSKAYA (COSSACK VILLAGE) IN THE ROSTOV REGION

Abstract. *The article analyzes the formation of a Cossack village on the coastal territory of the Don River in a historical and architectural-compositional context. A retrospective of the formation of the Cossack village of stanitsa Starocherkasskaya from the 18th century is considered until now. The author focuses on both architectural and compositional aspects and historical background that influence the formation of the image of the Cossack village. In addition, the main social aspects that influenced the integration of the coastal area into the structure of a small historical settlement are identified. For the coastal area of the Starocherkasskaya Cossack village (stanitsa), the author identifies three key periods of formation and integration into the structure of the settlement. The first is the period during the 18th century. The second is the period from the 19th to the middle of 20th century. The third is the period from the second half of the 20th century to the present. Each period is considered in detail. This is of great importance in the formation of the Starocherkasskaya Cossack village (stanitsa), and in particular the coastal area as the most important component in the structure of the settlement. Five basic principles for the formation of the structure of the Cossack settlement are formulated and the role of the coastal territory in this process is indicated on the basis of analysis of historical cartographic*

material.

Keywords: *stanitsa Starocherkasskaya (Cossack village Starocherkasskaya), architectural and compositional context, stages of settlement formation, coastal territory, Don River, Cossack villages (stanitsa).*

REFERENCES

1. Esaulov G.V. Architecture of Russian South. From the history to contemporary. [Arhitektura YUGa Rossii: ot istorii k sovremennosti. Ocherki. Monografiya]. Moscow: «Arhitektura-S», 2016. 568 p. (rus)
2. Astapenko E.M. History of the city of Cherkassk - the village of Starocherkasskaya XVI - early XXI century [Istoriya goroda Cherkasska – stanicy Starocherkasskoj XVI – nachala XXI v.] Rostov n/D: ZAO «Kniga», 2016. 480 p. (rus)
3. Rigel'man A.I. The story of the Don Cossacks. [Istoriya o donskih kazakah]. Rostov n/D: Kn. izd-vo, 1992. 224 p.
4. Suhorukov V.D. Historical description of the Don Army Land. [Istoricheskoe opisanie zemli Vojska Donskogo]. Rostov n/D: Kn. izd-vo, 2001. 514 p. (rus)
5. Strokova V.V., Pronshitejn A.P. Don land in the 18th century. [Zemlya Donskaya v XVIII veke]. Rostov n/D: RGU, 1961. 375 p. (rus)
6. Bronevskij V. History of the Don Host, description of the Don land and Caucasian mineral waters. [Istoriya Donskogo Vojska, opisanie Donskoj zemli i Kavkazskih mineral'nyh vod.] P. 1. SPb.: Tip. Ekspedicii zagotovleniya Gosudarstvennyh bumag, 1834. 30 p. (rus)
7. Vitkov Z.A. To the question of the location of the Lower Don Cossack townships and their culture [K voprosu o mestopolozhenii nizhnedonskih kazach'ih gorodkov i ih kul'tura]. Scientific notes of the Murmansk State Pedagogical Institute. 1958. Vol. 2. Pp. 151–178. (rus)
8. Ryblova M.A. Male communities of the Don Cossacks as a socio-cultural phenomenon of the 16th - first third of the 19th centuries. [Muzhskie soobshchestva donskih kazakov kak sociokul'turnyj fenomen XVI - pervoj treti XIX v.]. URL: <https://che-loveknauka.com/muzhskie-soobshchestva-donskih-kazakov-kak-sotsiokulturnyj-fenomen-xvi-pervoy-treti-xix-v> (date of treatment: 22.11.21)
9. Bocharova E.O. Interaction of regional traditions in the architecture of Cossack settlements (XVI - early XX century) [Vzaimodejstvie regional'nyh tradicij v arhitekture kazach'ih poselenij (XVI – nach. XX veka)]. URL: <http://www.dslib.net/restavracija/osvoenie-tradicij-v-arhitekture-gdr.html> (date of treatment: 22.11.21)
10. Laskovskij F. Materials for the history of engineering in Russia. [Materialy dlya istorii inzhernogo iskusstva v Rossii]. CH.1-3. SPb.: tip. Imp. Akad. Nauk, 1858-1865. 642 p. (rus)
11. Potapov I.P. Don ways-roads. Local history notes. [Donskie puti-dorogi. Kraevedcheskie zapiski]. Vol. 3. Novocherkassk: NMIDK, 1998. 35 p. (rus)
12. Egorov-Hopreskij V.I. Treasures of the "Old City". [Sokrovishcha «Starogo goroda»]. Rostov n/D: Kn. izd-vo, 1968. 105 p. (rus)
13. Krasnyanskij M.B. Historical sketch of Rostov and Nakhichesvan-on-Don, according to the city museum in Rostov-on-Don. [Istoricheskij ocherk Rostova i Nahichesvani-na-Donu, po dannym gorodskogo muzeya v g. Rostove-na-Donu]. Rostov n/D, 1914. 35 p. (rus)
14. Il'in A.M. History of the city of Rostov-on-Don. Feature article. [Istoriya goroda Rostova-na-Donu. Ocherk]. M: Mini Tajp, 2020. 112 p. (rus)
15. Kazarov S. Nahichevan-on-Don: Armenian merchants and their role in the commercial development of the Azov – Black Sea region. Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. No. 3. Pp. 399–429.
16. Samarina N. Rostov-on-Don: in the second half of the 19th – early 20th century: Dynamics and specificities of the socio-economic development. Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. No.3. Pp. 369–399.
17. Abdullayeva M. The rural population of Don's hinterland as a factor of the economic life of Rostov, end of the 19th century. Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. No. 3. Pp. 329–369.
18. Tagirova N. The Volga-Don Road to the Black Sea: evolution and reality of the 19th century. Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. No. 3. Pp. 33–61.
19. Konstantinova V., Lyman I. From the Azov to Batoum: evolution of the port-cities in the Russian frontier land. Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. No. 3. Pp. 61–105.
20. Harlafits G. Black Sea Maritime and Economic History. The integration of the port-cities to the global economy. Black Sea History Working Papers. Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. No. 3. Pp. 3–33.

21. Sifneos E., Harlafits G. Taganrog: Greek entrepreneurship in the Russian frontier of international trade. Black Sea History Working Papers. Centre of

Martime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation of Research and Technology. Rethymnon, Crete. 2020. No. 3. Pp. 191–235.

Information about the authors

Bergman, Anastasia V. Postgraduate student. E-mail: Anastasiabergman2018@gmail.com. Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, Saint Petersburg, 4 Vtoraya Krasnoarmeiskaya st.

Received 23.11.2021

Для цитирования:

Бергман А.В. Исторические аспекты формирования прибрежной территории станицы Старочеркасской в Ростовской области // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2022. № 5. С. 50–59. DOI: 10.34031/2071-7318-2022-7-5-50-59

For citation:

Bergman A.V. Historical aspects of formation of the coastal area of stanitsa starocherkasskaya (Cossack village) in the rostov region. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2022. No. 5. Pp. 50–59. DOI: 10.34031/2071-7318-2022-7-5-50-59