

城市的移动符号：解码重庆公交车的形式演化

张馨尹

四川美术学院设计学院 重庆 401331

【摘要】：公交车的形式是一种城市的移动符号，对公交车的形式演化研究也是在对城市技术和文化符号进行研究。加之，重庆独特的山地地形环境使得公交车的设计不仅需要考虑基本的运输功能，还要解决如何适应山地环境的特殊问题，从而造就了与众不同的公交车形式演化脉络。本文将从历史演变的角度，整理归纳重庆解放以来至今重庆公交车的众多形式，以分析形式变化背后所承载的技术与文化内涵。

【关键词】：形式演化；公交车；城市符号

DOI:10.12417/3041-0630.26.10.082

1 重庆公交车形式演变的时间划分

1.1 重庆公交车形式演变的时间划分依据

在1939年，沙坪坝商人戚鹤年于化龙桥开设重庆首家客运马车行，这成为城区公共交通的雏形。1942年，官办重庆驿运服务所增设上清寺至化龙桥马车线路。抗战期间，全市共有客运马车148辆，每辆为一马、两轮、六座，须经检验合格后发牌经营，车身标注线路与车号。但1949年前城市动荡，公共交通体系零散且缺乏系统记录，难以进行整体研究。因此，本文聚焦于1949年后政局稳定背景下重庆公交车形式的演变。

公交车形式的演变并非简单的时间推进，而是由技术条件、社会需求与资源环境共同塑造。基于《重庆交通志》《重庆公共事业志》及大量历史材料和影像资料，本文将重庆公交车形式设计划分为四个阶段：1949年至1970年代：恢复阶段；1970年代至1990年代：本土化成长与迭代阶段；2000年至2010年：多样化探索阶段；2010年以后：新能源与智能化双驱动阶段。

需说明，四阶段间存在过渡与重叠，形式更替是功能优化、政策调整与需求变化共同推动的渐进过程。此划分旨在提供一个清晰的分析框架，以系统理解重庆公交车形式在各时期的演化逻辑与特征转变。

1.2 重庆公交车形式演变的内在联系

1949年后，重庆作为西南重工业基地，公共交通进入建设初期。至50年代，人力、畜力客运逐步被公共汽车、无轨电车取代。1949年至1970年代，公交车多为仿苏联车型，以功能性为主，强调运力恢复，整体呈现“简陋但实用”的特点，是重庆公交系统恢复的起点。

改革开放后，城市建设加速，运力需求增大。1976年，重庆客车总厂研发适应山地地形的“三型车”，逐渐成为主流。80年代衍生出气包车、铰链车和铰链电车等变体，通过增加车

身长度及使用瓦斯、电力替代汽油，应对燃料紧缺与运力需求。90年代，“三型车”机械老化，硬件更优、空间更大、更舒适的“四型车”开始取代其市场地位。

进入21世纪，消费升级使公共交通承载起城市形象展示与服务优化功能。公交车突破“盒子形”结构，采用流线造型与多元涂装，车型日益丰富。空调车普及，LED信息屏、语音报站等智能设施逐步完善。燃料向压缩天然气（CNG）转型，至2005年底，CNG车辆达5058辆，占总运营车辆的91.5%。同时出现双层车、观光巴士等特殊形式，但双层车因路窄弯多、尾部离地低及环保问题于2004年退出；木质观光巴士因不适应当地气候于2006年退出。

2010年后，重庆公交进入新能源与智能化双驱动阶段，从油电混合过渡到纯电驱动，三级踏步统一为一级踏步，方便残障人士。车内交互界面更智能人性化。随着轨道交通普及，公交角色转向接驳与解决“最后一公里”的难题，车座减少、车辆小型化，形成轨道接驳、社区穿梭、定制公交等细分形式。

综上，重庆公交车形式演变是城市发展、政策导向与技术革新共振的结果，每阶段变化既回应前一阶段问题，也为下一阶段铺垫。重庆山地地形既限制外地产品直接套用，也促使本地形成极具适应性的设计形式，其形式设计具有在地性与特殊性，演变研究应聚焦于传承与革新的交融。

2 重庆公交车演变的形式分析

2.1 外部形式的演变

（1）形态：重庆公交车形态总体经历了从仿制引进的单一形态，到受条件限制的妥协形态，再到自主多元化探索，最终走向形态整合的过程。

1949年至1970年代，公交车以引进或仿制苏式大客车为主。1950年重庆首辆公共汽车“51型”，形态与苏联PAZ651型相似：车头突出，单扇门，前脸为斜面，挡风玻璃分两扇，

形似吉普车加长版，多为高底盘设计以应对道路条件差、坡度大等问题。1952年，首批短头公共汽车投入运营，将突出车头改为短头形态并延长车身。此阶段基本确立了重庆居民对公交车的初步认知，且前脸斜面设计与分扇挡风玻璃形态沿袭至21世纪以前。

1970至1990年代，本土制造的“三型车”及80年代后迭代的“四型车”成为主流，整体形态与短头公交车相似。因资源短缺、制造能力有限与出行需求间的矛盾，出现了两种妥协性变体：其一为铰接式大客车——在原有底盘上增加从动后桥，车身延至15米左右，载客约130人，运力约为普通客车两倍，形态修长灵活，有效缓解高峰运力不足；其二为气包车——将未经加压的天然气充入车顶橡胶气囊替代汽油，气囊沿中轴线排列，形成背负式隆起形态。

21世纪后，城市化与消费主义推动公交形态进入自主多元化探索期。在短头方正基础上，前脸分扇挡风玻璃被整扇玻璃取代，并出现双层车、观光巴士等新形态。2010年后，形态更趋方正，科技时尚感增强，同时出现小型化、灵活化的小巷公交，以弥补大型公交车在爬坡窄路上的缺陷。

（2）涂装：重庆公交车涂装总体经历了从无涂装到直线几何涂装，再到曲线构成或广告文化定制涂装，最终走向纯色统一涂装的过程。

1949年至1970年代，涂装基本为单一色块喷涂，仅搭配必备文字和标识。70年代后，采用两到三根横直线作为图形装饰，强调流线型趋势。1989年起，涂装的颜色也有了相关规定，不同区域使用不同的车身涂装颜色，为了方便辨认不同区域的线路。于是，公交公司给四大子公司分配了规定的颜色，红色是一公司，绿色是二公司，橙色是三公司，蓝色是电车公司的。

至21世纪，涂装趋于多元，在规定颜色基础上以多条曲线穿插构成装饰，并于2003年搭配“人人重庆”城市形象标志。同时，车身也承载商业宣传、市政公告、节庆活动、城市形象等广告功能，成为“移动广告牌”，极大丰富了公交视觉层次。

2018年重庆公交集团整合后，四大区域公司统一采用雾霾蓝涂装，尾部配以白、红、蓝重叠的平行四边形长条形装饰，并延续了移动广告牌功能，逐步构建以公共交通为载体的城市视觉文化体系。

（3）标识：重庆公交车的标识经历了从粗放式手写标识到基础实用再到系统化、智能化的演变过程，反映出城市治理能力的提升与乘客服务意识的强化。

在1949年至1970年代的恢复阶段，公交车标识极其简陋，通常采用人工绘制的方式。线路编号以黑色油漆手写在车头或车窗玻璃处，极易褪色，缺乏统一规范。车门并无前后分离设

置，也缺乏“上车”“下车”标识，乘客往往凭经验乘车。自从“四型车”出现后，车门从单扇变为双扇后，“前门上车、后门下车”的分流系统开始推行，车门标识逐渐明确。

之后，公交车外部标识随着公交系统的逐步规范而完善。开始出现了线路牌箱，采用可更换的印刷式卡片置于车前挡风玻璃内部，用于显示线路与始末站。车牌悬挂至车头和车尾，车尾还有放大线路编号。运营公司信息逐渐出现在车身右前侧。

2.2 内部形式的演变

（1）材料：总体而言，重庆公交车内部材料的使用呈现逐步轻量化、舒适化的发展趋势。1949至1970年代，公交车辆多为援助型或者仿照型，内部结构简陋。座椅采用木质或硬质铁架，车内几乎没有软包，窗帘、防滑地板等设施缺失，耐久性低但便于维修。70至90年代，开始在材料上的改变不大，部分座椅采用软包的形式，使其更加舒适。2000年之后，材料多样化趋势明显。座椅引入注塑塑料外壳或者是布料软包结合，车内增加扶手防滑层，地板材料更耐磨、防火。强调环保与维护便捷。之后，新型复合材料成为主流，例如抗菌涂层、不锈钢扶手、碳纤维支撑结构等。新能源车对内饰材料提出更高轻量化和安全性要求。

（2）基础设施：重庆公交车内部基础设施总体逐步走向智能化、人性化。1949至70年代，基础设施匮乏：报站靠驾驶员口头提示，照明为简单灯泡，通风依赖开窗，座椅为联排模式。70至90年代，空调和摄像监控开始出现，但尚未普及，报站售票仍以人工为主。2000年后，基础设施明显改善：座位改为单个形式，乘坐区与站立区分隔，增加侧向座椅以提升载客灵活性。LED电子报站牌、语音报站、IC卡刷卡机广泛安装，监控设备初步设立，空调逐步标配，司机与乘客间增设透明隔离舱，车厢内开始出现警示提醒标识。

2018年后，设施更趋人性化：USB充电口、移动支付终端、线上实时动态更新大幅提升乘车体验。一级踏步公交车逐步投放，取代以往两三级台阶的设计，并配备自动上下车踏板、盲文按钮、无障碍安放设施，方便行动不便群体。警示提醒标识更为醒目，字体放大、颜色鲜亮，服务充分兼顾弱势群体需求。

（3）适应山地形式的探索：纵观1950年代至今重庆公交车形式发展的经验，许多平原城市的公交设计并不能直接挪用借鉴。一方面，在其他城市凭借观光性、载客量大、资源利用率高等优势蓬勃发展的双层巴士，在重庆却未能广泛推广。1998年首次投用，至2004年即退出运营，因其高度过高、底盘偏低，难以适应重庆多隧道、路窄弯多的地形。

另一方面，2007年竣工的重庆首条快速公交BRT示范线

路,也于2012年停运。由于BRT需专用车道,难以在重庆密集狭窄的主干道系统中布局,最终拆除通道,改为公交优先道建设管理。

针对山城街巷狭窄、路网复杂的特点,重庆在公交形式上进行了诸多本土化探索。2020年,重庆在全国率先开行小巷公交试点线路,填补背街小巷弯多坡陡下城市公交难以覆盖的盲区。至今,小巷公交已成为中心城区“公交上的生活圈”的重要补充,有力支撑轨道交通与地面公交“双网融合”,拓展线网覆盖深度,推动“轨道到站、公交到家”的一体化发展格局。

3 重庆公交车形式演变的驱动机制

重庆公交车的形式演变并非单纯的技术更新,而是在多重社会、经济、地理与文化因素共同作用下的系统性变革。形式作为功能与文化的双重载体,其演变背后反映出城市发展逻辑与人群需求的动态变化。

技术进步是形式演变的先导。动力系统从柴油、汽油及袋装天然气向纯电动、新能源的转型直接影响车辆结构与布局,推动外观、内部设施及功能空间的重构。同时,语音报站、GPS、电子显示屏、刷卡及移动支付等智能设备的嵌入,使公交车趋于“技术集成化”,重塑了空间形式与交互界面。

政策导向与管理体制同样深刻影响公交发展。近年来,“公交优先”战略、绿色出行政策及老旧车辆淘汰计划等直接推动了车辆更新换代。公交公司的整合与城市文化建设要求,也带动了企业及城市形象识别系统的设计优化,强化了形式的系统化与品牌化发展。

重庆特殊的山地地形与阶梯式城市布局,对公交车形式提

出了高度适应性要求。起伏的道路与狭窄的巷道使传统大巴在某些区域受限,催生了“山城公交”的本土化创新路径,如小型巴士的短车身与高底盘设计,不仅回应了运营需求,也构建出与地形共生的独特形象。地理条件因此既是制约,也是激发形式多样化与本土化的关键动力。

乘客需求与社会结构的变化亦深刻影响形势走向。早期公交以运输效率为核心,但随着人口老龄化与通勤结构改变,人性化与便捷性成为关键考量。一级踏板、无障碍设施、宽门通道、空调普及等优化措施,回应了不同群体的需求。同时,乘客对空间舒适性、信息获取效率与环境美感的要求不断提高,推动公交形式从“生存型”向“体验型”演进。

4 社会与文化共振下的形式演变

重庆公交车作为“城市的移动符号”,其形式演化不仅是交通工具外观与结构的变化,更是一部承载城市发展节奏、技术进步与文化认同的动态叙事。从恢复期的功能至上,到消费社会下的多样化表达,再到智能时代的生态化与人性化趋势,重庆公交车始终在回应地形限制、政策导向与居民需求的张力中寻找最具适配性的形式路径。

需要指出的是,本文所划分的演化阶段并非截然分明,形式的更新往往呈现出递进与过渡的特征,各阶段之间存在显著的连续性与交织性。通过对其外部造型、内部结构与山地适应性的系统梳理,从社会文化视角揭示了形式背后的深层驱动机制。随着技术的进步和社会文化的发展,公交车不再只是城市中穿行的功能性载体,更是连接地理、社会与文化的流动空间与视觉象征。

参考文献:

- [1] 重庆市交通委员会编纂.重庆市志·交通志[M].重庆:西南师范大学出版社,2013.
- [2] 重庆市地方志办公室.庆祝中华人民共和国成立70周年:重庆图志(1949-2019)[M].重庆:重庆出版社,2019.
- [3] 陈勇康.老重庆记忆[M].重庆:重庆大学出版社,2019.
- [4] 王维定主编,《重庆交通年鉴》编委会,王维定主编,重庆交通年鉴,重庆中电电子音像出版有限责任公司,2022,17,年鉴.
- [5] 重庆市道路运输管理局.走向公交都市·重庆为市民打造公交都市[N].中国交通报,2012-10-29(009).
- [6] 何宇.重庆公交探路绿色新经济价值几何[N].中国交通报,2024-03-20(007).