

台灣的塗鴉現象

Graffiti Phenomenon in Taiwan

柯志祥 Chih-Hsiang KO

英國中央英格蘭大學博士
國立台灣科技大學工商設計系助理教授

壹、前言

人們常有隨手塗塗抹抹的習慣，如小孩子一拿到筆就會在任何平面上亂塗，學生會在課桌椅上留下各式各樣的文字及記號，而成年人也常在開會時，拿起筆在紙上寫寫畫畫。在一些建築物的牆上，我們偶而會看到一些字句或口號；而在一些較難維護的公共廁所的門上或隔板上，就較常會看到打油詩。在許多觀光名勝的牆上、器物上、甚至植物的莖葉上，也常會看到「某人到此一遊」的標記。情人們會把永結同心的愛意刻在樹上、或是石頭上。塗鴉是無所不在的。

就定義上來說，塗鴉是指以刻、刮、抹、噴、塗或畫的方法，在屬於公有或私有的物體表面，如牆壁、圍籬或大眾運輸工具上，所加上文字、符號或圖畫(The Hutchinson Softback Encyclopedia, 1996, p.380)。其英文「graffiti」是由義大利文而來，原來指的是一種義大利傳統的藝術表現方式，以工具在白色的薄灰泥牆上刮出特定的圖案。由考古學的觀點來看，自古以來，塗鴉就被各個地區的人類，用來描述其肉眼所看到的這個世界。在遠古時代，人類就在洞穴中刻上或畫上動植物的外貌，例如在西班牙及法國的洞穴中，考古學家發現了冰河時代人類所畫的動物畫像，澳洲的原住民也在岩石上描繪圖騰式的圖案(Gombrich, 1995)。各大文明古國如埃及、希臘、中國的居民，也在牆上及器物上，加了各式各樣的文字、符號及圖形，用來表達對神明的敬意、美化物體、或描述特定的歷史事件。而到了現代，塗鴉仍然在許多西方的城市中隨處可見，但卻被大多數的人視為是一種惡意的破壞行為(vandalism)——「對任何大眾或私人財產，作故意或惡意的破壞、損害、損毀或亂塗」(Federal Bureau of Investigation, 1978, p.90)。現代的塗鴉現象是源自一九六〇年代的美國，而在一九七〇年代成爲一個逐漸受到重視的話題，它可被視為對既有社會秩序的一種挑戰(Popper, 1993；李美蓉，2001)。從一九六〇年代初期起，許多由簽字筆和噴漆顏料所組成的塗鴉，就佈滿在紐約市的大眾捷

運系統上，而這種現象也迅速蔓延到其他的美國和歐洲大城市。對許多乘客而言，這種在公車、電車或地下鐵車身上，看似野蠻而不負責任的塗鴉，實在是毫無吸引力、令人無法了解其動機、而且簡直就是一種不可原諒的犯罪行爲；然而，在現代藝術上，塗鴉卻成爲一種特殊的表現技法，而且也可以在一些知名的畫家如Jackson Pollock等人的作品上看到(Arnason, 1986, p.653)。

由塗鴉的歷史可以發現，只要有人類的地方，就會有塗鴉的存在，塗鴉所呈現的，不僅是人類內心的深層慾望，也與人類的生活空間息息相關。目前台灣的人口大部分集中在大都市中，因擁擠、缺乏公德心、短視近利而產生許多的亂象，如招牌、小廣告、鐵窗、電纜線、頂樓加蓋等，使台灣都市的市容，遠不如其他歐美先進國家，而塗鴉也是其中之一。由於塗鴉對人們的居住環境，造成一種視覺污染，影響生活品質，因此，對存在於目前台灣社會中的塗鴉，乃有進一步探討的必要，以期能引起人們對此一現象的重視。

貳、關於塗鴉的研究

到底要把塗鴉視爲一種破壞行爲、一種藝術形式、或者是兩者的混合體，一直都沒有定論。有些學者認爲，塗鴉與幫派活動(Ferrell, 1993)和破壞行爲(Coffield, 1991)有關，而根據Bell、Fisher、Baum及Greene(1990, p.504)的分析，破壞行爲可分成以下幾類：

- 一、奪取型 — 洗劫、偷竊。
- 二、戰術 / 意識型態型 — 使自己受人注意、或使人注意一個特定的議題。
- 三、報復型 — 目的在於復仇。
- 四、玩耍型 — 要避免無聊。
- 五、惡意型 — 在於發洩挫折或憤怒，常會發生在一些公共的場合。

顯然的，除了奪取型的破壞行為外，塗鴉的目的可以是戰術 / 意識型態、報復、玩耍或惡意的，很多塗鴉也兼具二者以上的目的。然而，一般在公共場所牆壁上的塗鴉，大都會被當作是一種維護上的問題，而不是一種犯罪行為，塗鴉者也很少會受到嚴厲的懲罰。塗鴉雖然會污損物體的外表，但有時也可被看成是一種具幽默感的創作(Poyner, 1983)。

有些學者認為，塗鴉代表了一種社會和藝術上的運動(Chalfant & Prigoff, 1994; Cotes, 1988; 李美蓉, 2001)，不但反映出人們如何去安排他們的生活環境，也影響到人們如何去理解周遭的事物。他們認為，不能因為塗鴉缺少正式的表现形式、或者其他基本的美學要素，而去排斥其所隱含的藝術價值。大多數人之所以對塗鴉會有所反感，是由於它所在的位置不對、和一些不尋常的表達方式；但是，並不能因此而去否定它是一種藝術。根據在作品上所表現的線條、顏色和結構，我們仍然可以去分析塗鴉。另一個可以把塗鴉看作是一種藝術的原因，是如果我們由塗鴉者的觀點去看待塗鴉時，會發現到，事實上許多塗鴉者也希望他們的作品，能被看成是一種藝術，藉此把他們本身的情感和思想傳達給觀眾。Powers(1999)收集了各式各樣的塗鴉，並認為每一件塗鴉都在訴說著一個故事，希望人們能夠注意到它，而塗鴉者可以因此得到快樂與滿足。

Mailer(1974)曾大力支持塗鴉，認為這是對現代工業文明的反抗，並處處給予浪漫的評價。呂清夫(1996, p.270-271)認為，塗鴉是後現代藝術中少見的不妥協傾向之一，只求自我表現，所代表的是一種都市的大眾文化，並在年輕人間競相表現，可視為慘綠少年的反抗行為。但是後來這種塗鴉繪畫竟為畫商所注意，成為賺錢的工具。Gablik(1984)就認為，塗鴉之所以令人感到困擾，除了它侵犯了公共財產之外，也在於它以街頭次文化的地位，入侵了藝術市場，並取得合法的地位。而這也使得塗鴉到了八十年代中葉以後被從街頭帶走、被商業化、終至消失無蹤。Lucie-Smith(1990)認為，在八十年代前半，風格上最能展現紐約特色的是塗鴉繪畫，但它也是那個年代最短命的藝術現象之一。

與塗鴉有關的研究並不多見，通常會與破壞行為和環境心理學等議題有相關性。Altman & Chemers(1980)認為，塗鴉可能具有標示個人地盤的功能。Ley & Cybriwsky(1974)則發現不良幫派會

用塗鴉來展示他們對其地盤的控制能力；然而一些受訪問的塗鴉者也表示，他們的主要目的在於自我表達、展現個人特質與身分。由一些調查發現，某些物質和社會的條件，會增加塗鴉和破壞行為的發生，一些學者(Ley & Cybriwsky, 1974; Newman, 1972)認為，當居民比較沒有辦法去控制周遭的生活環境時，塗鴉會很容易發生；因此，預防的措施可以由增加居民的處置或控制權、及鼓勵他們去關心周圍環境等開始做起。增加一個物體在外觀上的美感、及把一個物體設計得比較難被破壞或污損，也可以降低塗鴉的發生；有證據顯示，在一個美觀整潔的環境中，破壞行為發生的可能性會比較低(Pablant & Baxter, 1975)。Bell, et al.(1990)解釋說，正如美學的因素會影響到我們與一個物體間正常的互動關係時，這些因素也同樣會影響到當我們去破壞這個物體時所得到的快感。所以，如果一個物體壞掉時會令人感到很有趣、或很快樂時，那這個物體就比較容易被破壞；反之，若這個物體壞掉的情況，是枯燥無味、而且令人感到無趣時，那情形就正好相反，它比較不會遭到惡意的破壞(Allen & Greenberger, 1980; Greenberger & Allen, 1980)。因此在設計一個物體時，若能使人不會因污損它而感到滿足，則可能是減少塗鴉發生的一種方法。Mayall(1979)發現了一個有趣的現象，在公車候車亭上所使用的材料，會影響到破壞狂的行為，因此應用某些建材確實可以避免候車亭遭到破壞，他認為也許有所謂「材料的心理學」。

參、台灣的塗鴉現象

台灣的塗鴉，已經存在著相當長的一段時間，正如同史前人類在非洲撒哈拉沙漠及澳洲岩壁上留下了痕跡，台灣的先民同樣的也在山中的岩石上，描繪了各式各樣的符號(高業榮, 1991)，這些可以看成是台灣最早的塗鴉。但是與西方的發展比較起來，台灣的現代塗鴉相對地比較簡單，而且也很少達到一定的藝術水準，通常只是用來表達塗鴉者的自我存在、發洩生理和心理訴求、或傳達其他的訊息(畢恆達, 2001)。一般而言，台灣的塗鴉可能會出現在任何地方，主要可分成以下幾類：

一、建築物 — 公共或私人所有，只要有空間或空白的面積，都可能出現塗鴉，包括牆壁、圍牆、工地圍籬、堤防、大門、鐵捲門、樓梯間、電梯、地下道、橋的護欄、橋墩、牌樓、公廁的門或隔板、候車亭、捷運站出入

口、公用電話亭等。

- 二、器物 — 以公有的物品為主，如座椅、學校課桌椅、站牌、電線桿、路燈、戶外裝置藝術等。
- 三、自然物 — 如植物的莖、葉、樹幹、岩石，在觀光景點最多。
- 四、交通工具 — 以公車座椅、公車內車廂、廢棄的車輛等出現較多。

大部分台灣的塗鴉以文字為主，圖案較少，色彩也較為單調，如白、紅、黑色等，西方式的彩色圖案塗鴉在台灣並不多見。雖然塗鴉的製作材料和物體表面有很大的關係，但大部分的現代塗鴉都是用噴漆噴上去的，因為噴罐攜帶方便，噴漆的附着力強，十分不容易去除，所以深受塗鴉者的青睞，其他如油性奇異筆或麥克筆、甚至於修正液等，都被用來當作是塗鴉的材料。除了用噴的及畫的以外，當然也有用刻的或刮的，如此的塗鴉更是不容易去除。塗鴉的內容五花八門，傳遞著各式各樣的訊息，可依照其訴求分類如下：

- 一、留念 — 以文字為主，這是最常見的塗鴉類型，在各種場所都可以發現這些塗鴉，用以表示某人曾經到過該處，通常是人名加上日期，如在觀光名勝所看到的留言，有的犯人也會在監獄的牆上留下塗鴉。也有因某事而留下記號，如情人們的山盟海誓、彼此傾吐愛意、或者是個人的獨白。
- 二、報復或發洩 — 表達不滿，這類塗鴉有普遍化的趨勢，當民衆遇到糾紛無法解決時，便以詛咒、恐嚇、威脅性的文字塗鴉來作為抗爭的手段。最鮮明的例子是各類的政治性街頭運動、群眾運動、醫療糾紛、交通意外糾紛、互助會倒會所造成的債務催討等。當問題無法獲得有效解決時，人們便會訴諸情緒化的反應，在建築物、住宅、醫院、甚至汽車上，噴上塗鴉來進行抗爭。
- 三、訊息傳遞 — 針對特定團體、具有特定目的符號或圖案，一般人可能無法了解這些塗鴉的意義。如竊賊會在公寓住家的電鈴或門牌上留下記號，以作為行竊時的參考。
- 四、引人注意 — 運用特殊的文字、語句、或表現手法，來吸引他人的注意，其目的可能是宣揚個人理念、廣告宣傳、自我表現、或是希望能打動他人的心意。例如青少年會利用塗鴉來顯示自己的叛逆性、或藉此呼朋引伴；也有人利用電線桿噴上愛戀的文字，藉以吸引心上人的注意等。

五、嬉戲 — 有些塗鴉沒有真正目的，用一些簡單的工具來完成，可能只是塗鴉者無意識的亂塗，用來消磨時間；或是一時興起之作，但有時卻也蠻具趣味，如廁所內的塗鴉。

六、藝術創作 — 在台灣較少出現、圖案較為複雜、色彩也較為鮮艷、有著西方式藝術風格的塗鴉；這些需要事前的計畫，才能在最短時間內將主題表現出來。

台灣一九八〇年代末的政治改革時期，在政府建築物和公共的牆上、或特定的雕像上，出現了一些由學生和異議人士所噴上的政治性塗鴉，包括了口號、標語及政治性的文字聲明等，但這只是很單純地要引人注目、或達到政治的訴求，而且大部份都沒有視覺上的美感。然而，在這波政治及社會上的動盪過去後，這個現象就暫時消失，並且多數建築物和牆壁都被再重新粉刷過。但往後在群眾活動及各式抗爭中，文字塗鴉這種古老的表現形式，仍然會不時地出現，但技法卻沒有任何的改進。

在台灣的法令中，並沒有特定的條文可以用來處罰塗鴉，雖然在刑法中的第三十五章有所謂毀棄損壞罪，包括對建築物及器物，但是由於塗鴉一般而言都是在他人不注意時進行，也很少達到毀損的程度，再加上毀損罪是屬於告訴乃論罪，因此很少有塗鴉者因此而得到懲罰。不過現在由於科技發達，一些重要的地點都可以藉由監視器的架設，來達到嚇阻、甚至於舉發塗鴉者的目的，如台北市政府工務局公園路燈工程管理處(2000)就以此方法，抓到了刻字篡改二二八紀念碑文的嫌犯，並以毀損罪嫌移送警方偵辦。另外在刑法第一百一十八條中，也有關於公然損壞、除去或污辱外國國旗、國章的罰則，但一般的塗鴉並不適用此法。

除了這些「非正式」的塗鴉外，另外還有政府及民間單位所支持的壁畫(mural)或彩繪活動，可以被稱作是「正式」的塗鴉；通常是用來美化社區、或凝聚居民的向心力，它會出現在防波堤、學校圍牆、鐵捲門或行人地下道等場所。台灣在戒嚴時期，許多機關學校的圍牆上經常會漆上許多精神標語，而在解嚴後，這些標語就被色彩鮮艷的壁畫所取代。壁畫通常都比較複雜、面積較大、參與的人數較多、需要一些美術的技巧、有一個特定的風景或故事主題、而且大多是由學生們所完成。例如台北市政府在台北車站的捷運地下街正式啓用前，即舉辦了商店鐵捲門的彩繪比賽，參賽者所使用的材料或表現技法，都類似於西方的塗鴉。因此，塗

鴉和壁畫間的區別，往往僅有一線之隔，西式的塗鴉經常都具有台灣大眾壁畫的水準。但是，塗鴉的非法性，卻正是塗鴉者所需的一種挑戰。Gablik(1984)就表示，正由於塗鴉逾越了法律的界線，反而鞏固了它的道德性和真實性。一些塗鴉者也認為，如果塗鴉合法化，其中的刺激性就大打折扣了。這可能因為在非法中，精神高度緊張、甚至高度集中，其所畫下來的東西自是非同尋常，而正式的壁畫也就可能失去原味(呂清夫，1996，p.273)。

塗鴉的出現，通常會與該地點受維護的程度有關。如果放任不管，任其荒蕪，則塗鴉往往會越來越多。因此，無論是政府或個人，如果所擁的產物上出現塗鴉，必須以積極的態度來面對，才不會造成環境景觀的視覺污染。有塗鴉的建築物牆面應該重新粉刷，保持整潔，必要時加上閉路監視設備，以對意欲塗鴉的人產生遏阻的作用。雖然在台灣，偶而能夠發現類似西方式的彩色塗鴉，但是大多數的塗鴉就只能在公共建築物的牆上看到，以及在一些相當有趣的地方，如公車的椅背上。

肆、台北市公車座椅上的塗鴉

台北市是一個大都市，人口超過二六〇萬，有不少人的日常生活需要仰賴大眾運輸系統。在台北市和周邊地區營運的主要公、民營公車業者約有十一家，每家公車業者都有各自的公車類型，但是彼此間有著相似的內部格局；而座椅方面也可分為數類，在式樣和結構上略有不同。公車座椅曾使用過不同的材料和顏色，但有些已不再被使用；大部分的公車上只有一種顏色的座椅，但有些公車上同時會有兩種不同顏色的座椅。

台北的公車塗鴉通常是單色的，不像西方塗鴉那樣的多彩多姿，而且出現的位置也以在椅背上為主，內車廂壁較少，有時可能會出現在座椅或車內的塑膠及金屬附件上，而出現在外車廂上的可以說是沒有。在公車椅背上所出現的塗鴉，大部分是由中文字、數字及英文字母所組成，有時會加上一些簡單的直線、曲線、圖形或符號。有一部分的塗鴉是由原子筆、麥克筆或不透明的油漆筆所畫的，但是大多數的塗鴉，是用裝瓶的白色修正液所畫的；由於多數公車的座椅是深顏色的，因此使用白色會比任何其他顏色更加醒目。在台北的公車上很少看見噴漆塗鴉，可能因為這樣作太過於明目張膽了，也沒有人會在半夜裏跑進一台公車內去噴漆；

這和西方的情況大不相同，西方的塗鴉大都是在夜深人靜時所畫的，而且是一種有組織、有計畫的行動。用白色修正液來塗鴉的確是一個相當奇怪的現象，而這也可能限制了公車塗鴉的進一步發展；瓶裝的修正液原本就不是一種書寫工具，因此很難控制它的流量；此外，車上的塗鴉都是在公車行進間所畫的，而且畫的速度必須越快越好。由於這些因素的影響，大部分的公車塗鴉都是歪扭變形、毫無吸引力，因此，很少能有真正的藝術價值，只是污損了公車的內部裝潢，造成公車業者的困擾。

根據實地調查，公車上的塗鴉主要有六個目的：

- 一、交朋友 — 塗鴉包括了名字或綽號、電話號碼、問候語等，表達出交友的意圖，但通常都會帶有一些性暗示。
- 二、惡作劇 — 有可能的是，上面所透露的訊息只是個玩笑，電話打去時可能沒有這個人，或者是別人故意把他的號碼公開，本人根本沒有這樣的意思。
- 三、溝通 — 由一些特定的個人符號或訊息所組成，有到此一遊的意思，或者是代表了一個特定團體的活動及勢力範圍。
- 四、發洩 — 用來表達對人或事的不滿、憤怒、個人的悲傷或快樂。
- 五、偶像崇拜 — 表達對朋友、同學或暗戀對象的敬意及愛意，也包括了對本土或國外藝人、青少年偶像的崇拜。
- 六、打發時間 — 由一些簡單線條、曲線或圖案所組成，沒有明確的創作意圖。

由公車塗鴉的內容，可以大致判斷塗鴉者多屬於青少年學生，通常他們會想要引人注意，而且多是團體行動，一群人佔據了公車的後面幾排座椅。由表面看來，許多塗鴉者認為公車座椅是一個會令人們注目的焦點，並把它當作是一個自我發表、或是尋求邂逅的場合，雖然它的效果實在令人懷疑。

台北市的公車塗鴉，大都出現在椅背上，很少出現在座墊上，而且集中在倒數第二、三排的椅背上，很少有塗鴉是出現在前面的座椅。因為倒數第一排的椅背剛好是緊貼在車尾，當塗鴉者坐在這排座椅上時，只要伸手向前，就很容易畫在前排的椅背上。這種情況與Sturman(1980)所作的關於公車上破壞行為的研究結果類似，他指出，公車上越靠後面的座椅，越容易遭受破壞；當司機和其他的乘客會注意到發生在前面座椅的一些活動時，後面座

椅上所發生的事則往往會被忽視或容忍；而且，多數乘客都會抱著息事寧人的態度，對一些不會妨礙到自己的事，往往不會去多加干涉，以避免麻煩。

大部分的公車業者，並未採取特殊的方法，來防制座椅上的塗鴉，無論其是用何種方式塗上去的。最普遍的現象是採取放任的態度，但是這只會造成惡性循環。有些公車業者則會較積極地消除塗鴉，包括更換有塗鴉的座椅外皮、或利用與座椅同色的漆將塗鴉蓋住。由於很難在不損傷座椅表面的情況下將塗鴉清除，而且也會耗費相當多的時間與人力，因此最常用的還是替換的方法。但是，如果事前能藉由座椅材質的改變，而使塗鴉難以被塗在座椅上，或藉由一些懲罰性條款的制訂來嚇阻塗鴉者，相信會比事後的補救措施來得有效率。■

伍、結論

塗鴉也許有它在藝術上的地位，但是在台灣，多數的塗鴉是無聊、單調和難以令人認同的，也很少有美學上的價值。本文把大部分的台灣塗鴉視為一種破壞行為，尤其是公車座椅上的塗鴉，它污損了公車的裝潢，也令多數乘客在視覺上感到不舒服。塗鴉大多數是惡作劇的結果，許多卻也保存了蠻長的一段時間。大多數的塗鴉是個人希望能發洩的結果，但往往表達方式不是很恰當。

塗鴉可視為一種環境問題，是根源於社會、經濟和文化等諸因素，不能單獨依賴政府來解決，而與個人和社會對環境的價值觀、態度及行為有密切關係，因此必須擴大教育功效，方能有效解決，以培養國民的共識，致力於台灣都市景觀的美化。塗鴉是一種世界性的現象，會因不同的環境和位置而異，用來創造塗鴉的工具，也是每個地方都不相同。塗鴉和物體表面的材料，有著相當密切的關係，這點也許能用來作為減少塗鴉的一項利器。塗鴉現象在台灣雖然不如像在歐美那般嚴重，但仍然值得我們去重視，並進一步去探討影響塗鴉的心理及物理因素，以教育的方法來改進現況及防患於未然。

《參考文獻》

台北市政府工務局公園路燈工程管理處(2000)。二二八紀念碑文遭人刻字篡改捕獲嫌犯始末。台北市：公園路燈工程管理處。
李美蓉(2001)。反文化到藝術主流之一——紐約塗鴉藝術。

- 美育雙月刊，123，46-57。
呂清夫(1996)。後現代的造形思考。高雄市：傑出文化。
高業榮(1991)。萬山岩雕：台灣首次發現摩崖藝術之研究。屏東市：東益。
畢恆達(2001)。空間就是權力。台北市：心靈工坊。
Allen, V. L., & Greenberger, D. B. (1980). Destruction and perceived control. In A. Baum, & J. E. Singer (Eds.), *Advances in Environmental Psychology*, Vol. 2 (pp.85-109). Hillsdale, NJ: Erlbaum.
Altman, I., & Chemers, M. M. (1980). *Culture and Environment*. Monterey, CA: Brooks/Cole.
Arnason, H. H. (1986). *History of Modern Art* (3rd ed.). New York: Harry N Abrams.
Bell, A. P., Fisher, J. D., Baum, A., & Greene, T. E. (1990). *Environmental Psychology* (3rd ed.). Fort Worth: Holt, Rinehart & Winston.
Chalfant, H., & Prigoff, J. (1994). *Spraycan Art*. New York: Thames & Hudson.
Coffield, F. (1991). *Vandalism and Graffiti: The State of the Art*. London: Calouste Gulbenkian Foundation.
Cotes, N. (1988). Street signs. In J. Thackara (Ed.), *Design After Modernism: Beyond the Object* (pp.95-114). New York: Thames and Hudson.
Federal Bureau of Investigation (1978). *Uniform Crime Reporting Handbook*. Washington DC: US Government Printing Office.
Ferrell, J. (1993). *Crimes of Style: Urban Graffiti and the Politics of Criminality*. New York: Garland.
Gablik, S. (1984). *Has Modernism Failed?* New York: Thames and Hudson.
Gombrich, E. H. (1995). *The Story of Art* (16th ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
Greenberger, D. B., & Allen, V. C. (1980). *Destruction and complexity: An application of aesthetic theory*. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 6, 479-483.
Ley, D., & Cybriwsky, R. (1974). Urban graffiti as territorial markers. *Annals of the Association of American Geographers*, 64, 491-505.
Lucie-Smith, E. (1990). *Art in the Eighties*. Oxford: Phaidon.
Mailer, N. (1974). *The Faith of Graffiti*. New York: Praeger.
Mayall, W. H. (1979). *Principles in Design*. London: Design Council.
Newman, O. (1972). *Defensible Space*. New York: Macmillan.
Pablant, P., & Baxter, J. C. (1975). Environmental correlates of school vandalism. *Journal of the American Institute of Planners*, July, 270-279.
Popper, F. (1993). *Art of the Electronic Age*. New York: Harry N Abrams.
Powers, S. (1999). *The Art of Getting Over: Graffiti at the Millennium*. New York: St. Martin's Press.
Poyner, B. (1983). *Design Against Crime: Beyond Defensible Space*. London: Butterworths.
Sturman, A. (1980). Damage on buses: The effects of supervision. In R. V. G. Clarke, & P. Mayhew (Eds.), *Designing Out Crime* (pp.9-18). London: HMSO.
The Hutchinson Softback Encyclopedia (3rd ed.) (1996). Stockley Park, Middlesex: The Softback Preview.