



Escuela De Arquitectura Semestre 2010 - 2

Syllabus

1. IDENTIFICACIÓN:

SIGLA: AR0-702	MATERIA: Taller de diseño urbano 1
PARALELO: 1 y 2	
PROFESOR: Arq. Raed Gindeya Muñoz, Arq. Gustavo Fierro	
CORREO ELECTRÓNICO: academics@kiasmanet.com , hgoferro@yahoo.com	
HORARIO: cada Martes y Jueves 07h15 a 09h55	

Descripción de la materia

El taller combina la teoría del (DOT) **desarrollo orientado al tránsito**, y el **crecimiento inteligente** como método y enfoque del proceso de planificación y diseño urbano. Generando estudios, y modelos de análisis para encontrar y proponer soluciones a nivel urbano tanto en zonas ya consolidadas así como en expansión.

Genera proyectos y estudios en zona específicas y con soluciones particulares, que cuidadosamente han delineado las interacciones en toda escala y situación a nivel de la ciudad.

Es un curso de planificación urbana y diseño, que busca proveer herramientas y técnicas de evaluación y diseño urbano, para producir soluciones que mejoren la calidad de vida y condiciones de hábitat.

Objetivos

- Desarrollar comprensión y relaciones entre naturaleza, intervenciones humanas y espacio urbano.
- Desarrollar un sentido crítico en el diseño urbano y sus implicaciones multidimensionales.
- Desarrollar habilidades de análisis de contexto histórico, social, funcional y espacial de zonas a intervenir, diseñar o re habilitar.
- Desarrollar comprensión técnica, y éticas de aspectos necesarios en el diseño urbano.
- Desarrollar comprensión de la interacción de las actividades humanas y su impacto en el paisaje
- Desarrollar proyectos de diseño urbano, en sus partes y producto final.
- Desarrollar elementos complementarios al diseño urbano; elementos urbanos, equipamiento, paisajismo.
- Desarrollar comprensión de las herramientas disponibles y aplicables en el diseño urbano.
- Desarrollar habilidad y responsabilidades efectivas en el uso y aplicación del diseño y los escenarios que este propone.

Metodología:

El principal énfasis es el diseño, pero particularmente orientado a general espacios de calidad y dentro del DOT y el crecimiento inteligente.

TOD o DOT – Diseño orientado al tránsito

El propósito del DOT (desarrollo orientado al tránsito)* busca maximizar el acceso peatonal y del transporte masivo mediante sistemas centralizados de transporte rodeados (ubicados) en zonas de alta densidad de uso de suelo residencial, comercial y de oficinas. Como muchas ciudades del mundo que tienen un enfoque de desarrollo orientado al tránsito (DOT), o (TOD: *Transit-oriented development*) en inglés buscan poner en contexto analítico y practico de esta forma de planificación y diseño urbanos. Este curso pretende lograr un

profundo conocimiento de las relaciones hombre espacio urbano, y las leyes e interacciones que se generan al momento de intervenir en él.

El principio teórico que rige el taller es el enfoque de *diseño orientado al tránsito – DOT* -, es decir: *conceptos, análisis, diseño e implementación de soluciones o proyectos urbanos* que tiendan: organizar el espacio, sus funciones, accesibilidad y movilidad siempre *orientados a las soluciones que favorecen la circulación peatonal, y de transporte masivo, considerando factores ambientales, de eficiencia de servicios, factores culturales, sociales, históricos, así como de paisaje urbano, y siempre tomando en cuenta el adecuado y uso del suelo y funciones urbanas.*

Es esencial todo que todo taller de diseño urbano cuyo fin es la intervención es el uso, características, funciones y estéticas urbanas; considere el *transporte como elemento clave de la vida en la ciudad* y sus interacciones, de ahí que el taller plantea el transporte como tema, no tanto en estudio de sistemas de transporte, sino como las existentes modalidades se pueden aplicar o implementar en un determinado proyecto para proveerlo de la adecuada movilidad para los usuarios, así como un elevado y sofisticado grado de conectividad entre zonas de la ciudad y sus funciones.

* Tránsito entendido como el razón y adecuado equilibrio de la movilidad tendiente a favorecer al peatón, cuidar el ambiente y optimizar el tiempo y desplazamientos, con el menor impacto posible en actividades comerciales, y urbanas en general.

La teoría y práctica del TOD se ha extendido ampliamente por muchas partes del mundo. La oportunidad y ventajas públicas al hacer cuidadosos planes para futuros uso de suelo y de múltiples modos de transportación en la proximidad a estaciones de tránsito ofrecen muchas ventajas a la economía, eficiencia y calidad de vida en la ciudad.

El desarrollo orientado al tránsito es un uso mixto de área residencial o comercial diseñado para maximizar el acceso a la transportación pública y usualmente incorporar características para fomentar el tránsito de número de pasajeros. Un barrio con desarrollo orientado al tránsito tiene un centro con una estación de tren, una estación de metro, tranvía o una estación de buses rodeada por una relativamente alta densidad de desarrollo con una progresivamente baja densidad de desarrollo esparciéndose fuera del centro. Generalmente están localizados en un radio de un cuarto a una y media milla (400 a 800 m) de una parada de tránsito, si es considerada para una escala apropiada para los peatones.

El desarrollo orientado al tránsito tiene características especiales que están diseñadas para mejorar la transportación pública, estas características incluyen excelentes facilidades para el peatón así como cruces para peatones de alta calidad, calles más angostas y la reducción de espacios para estacionamientos de vehículos.

En síntesis los principios del TOD (Transit Oriented Development) son:

- Organizar el crecimiento a un nivel regional, de manera compacta y sustentable en la movilidad.
- Ubicar los usos comerciales, habitacionales, laborales, recreacionales (parques) y cívicos, a distancias de marcha a pie de estaciones de cambio modal (Transit Stops).
- Crear redes de calles "amistosas" para con el peatón, y que conecten destinos locales.
- Proveer de una diversidad de viviendas en cuanto a su tipología, densidad y costo.
- Preservar hábitats ecológicamente frágiles, y espacios abiertos de gran calidad.
- Hacer de los espacios públicos, el foco de orientación de edificios y de las actividades de los barrios.

Para el taller específicamente, como curso de diseño / planificación urbana es importante considerar los siguientes elementos del trabajo / producto.

Pensamiento creativo: primeramente y lo más importante, para el diseño la creatividad es esencial, es decir un proceso mental de generación de nuevas ideas y conceptos, ó, la asociación entre ideas o conceptos existentes. Es necesario evitar un diseño y planificación urbana que sean únicamente formulativas o secuenciales, y evitar enfoques o soluciones enfocadas en la solución “denominador común”, en el taller se pensará y analizara muy a fondo la naturaleza de los problemas y oportunidades que cada proyecto tiene.

Lenguaje visual: segundo, e importante también. Es el lenguaje grafico para generar ideas, discusiones productivas, presentaciones claras y efectivas; y un impacto en la generación de políticas y soluciones de urbanismo.

Interacción e iteración. Cualquier forma de diseño que tiene impacto en la vida de personas tales como el planeamiento urbano, el diseño urbano, la arquitectura, el paisajismo y diseño industrial. Son el resultado de una colaboración interactiva de un equipo de diseño. Esencial comprender que el diseño no es un proceso de un paso, generalmente debe ser la iteración de varios pasos incluyendo regresos al punto inicial y hacia adelante, este curso pretende afianzar y mostrar las mejores técnicas de trabajo en equipo.

Para efectos de lograr los objetivos del taller, los estudiantes deben tener un compromiso al espíritu del curso y los requisitos como dedicación, uso adecuado de recursos, y el esfuerzo para lograr lo planeado. En otras palabras, el compromiso debe ser real y serio, pues no se podrá defraudar el espíritu y trabajo del equipo de diseño.

Referencias TOD:

Para un adecuado desarrollo del curso y su enfoque teórico - **TODOS QUIENES ASISTEN AL CURSO ES OBLIGATORIO LEAN LAS SIGUENTES PUBLICACIONES:**

- California Transit-Oriented Development Searchable Database (<http://transitorienteddevelopment.dot.ca.gov>), California Department of Transportation.
- Center for Transit-Oriented Development (www.reconnectingamerica.org)
- Robert Cervero, et al (2004), Transit-Oriented Development in the United States: Experience, Challenges, and Prospects, TCRP Report 102, Transit Cooperative Research Program, Transportation Research Board (http://gulliver.trb.org/publications/tcrp/tcrp_rpt_102.pdf).
- DRCOG (2006), Transit-Oriented Development Resources, Denver Regional Council of Governments (www.drco.org/index.cfm?page=Resources).
- JTC (2003), Sustainable Urban Landscapes: Site Design Manual, James Taylor Chair, Landscape Architecture Program, University of British Columbia, (<http://www.sgog.bc.ca/indexnscp.asp>).
- Parsons Brinckerhoff (2002), Statewide Transit-Oriented Development Study: Factors For Success in California, CalTrans (<http://www.dot.ca.gov/hq/MassTrans/tod.html>).
- Bruce Podobnik (2002), The Social and Environmental Achievements of New Urbanism: Evidence from Orenco Station, Department of Sociology Lewis and Clark College (<http://legacy.lclark.edu/~podobnik/orenco02.pdf>).
- Marc Schlossberg, Nathaniel Brown, Earl G. Bossard and David Roemer (2004), Using Spatial Indicators for Pre- and Post-Development Analysis of TOD Areas: Caso de estudio en Portland y el Silicon Valley, Mineta Transportation Institute (<http://transweb.sjsu.edu/MTIportal/research/publications/documents/schlossberg/SchlossbergBook.pdf>). UP219-4: Transportation and Urban Design Studio: Transit-Oriented Development page 4

- Carol J. Swenson and Frederick C. Dock (2003), Urban Design, Transportation, Environment and Urban Growth: Transit-Supportive Urban Design Impacts on Suburban Land Use and Transportation Planning, Transportation, Urban Design, and the Environment, Report 11, Center for Transportation Studies, University of Minnesota (www.cts.umn.edu/trg).

Crecimiento inteligente

El taller igualmente esta dentro de este marco general, y se como la define teoría de planeamiento urbano y de transportación que concentra el crecimiento de una ciudad hacia el centro para evitar la dispersión urbana y hacer las ciudades más compactas orientadas hacia un uso más sustentable del suelo. Sus metas son lograr un sentido de comunidad y lugar, expandiendo el rango de transportación, empleo y opciones de emplazamientos para viviendas y actividades comerciales además de buscar la equidad en la distribución de costos y beneficios de desarrollo, preservar los recursos tanto naturales como culturales y promover la salud pública.

Se refiere también a la importancia de generar construcciones con mezclas de usos, lo que permite disminuir los desplazamientos de la casa al trabajo por ejemplo, sacar ventaja del diseño de edificios más compactos, crear conjuntos de viviendas en los que se presenten distintos tipos de familias, crear comunidades caminables, desarrollar comunidades en las que sus habitantes puedan crear un fuerte sentido de pertenencia con respecto al espacio, proveer diferentes alternativas de transporte, reforzar comunidades ya existentes, aspecto relacionado con la renovación urbana, generar decisiones en torno al desarrollo que sean justas en todo sentido, ofrecer transparencia en los procesos de planeación, e incentivar a la comunidad para que participe en las decisiones que tienen que ver con el desarrollo.

Principios del Crecimiento Inteligente.

- Crear un amplio rango de viviendas tanto urbanas, suburbanas y rurales dependiendo de las posibilidades económicas para diversas clases sociales.
- Construir mejores comunidades con buena infraestructura educativa, reducir el crimen, y aumentar la calidad de los servicios públicos además de implementar eficientes servicios de transport, amplias áreas de recreación, espacios abiertos, fuentes de trabajo y un sector comercial viable.
- Proteger el medio ambiente por medio del control de la polución y alentando la preservación de los recursos naturales que serán de gran importancia para las futuras generaciones, así como protegiendo las propiedades históricas y culturales de una ciudad.
- Implementar medidas tanto públicas como fiscales razonables y justas para de este modo asegurar que el costo de la infraestructura sea compartido proporcionalmente entre los beneficiarios de la misma. Promover la colaboración entre la comunidad y los responsables en las decisiones de desarrollo
- El crecimiento inteligente intenta combatir los efectos negativos del suburbio de baja densidad, especialmente la dispersión de las zonas residenciales, el consumo de suelos agrícolas y naturales, la polución atmosférica, y la actual oferta de vivienda que beneficia los grandes lotes periféricos. El crecimiento inteligente puede ser considerado como una nueva fase del proceso de gestión del crecimiento urbano, pero una fase que por primera vez incorpora una fuerte participación del público y de entidades sin fines de lucro, y una búsqueda de soluciones específicamente locales.

Mucha de la popularidad del crecimiento inteligente se debe a su capacidad de crear intereses comunes entre grupos muy variados, pero también a su naturaleza claramente post-modernista. Es posible explicar la mayoría de los actuales aspectos del crecimiento inteligente dentro del contexto del movimiento del nuevo regionalismo,

que se desarrolló en Estados Unidos a inicios de los años 1990. Wheeler (2002) identificó siete elementos-clave en el movimiento:

- Enfoque en lugares y paisajes específicos, y planeamiento espacial localizado
- Respuesta a los problemas de las regiones metropolitanas postmodernas
- Provisión de un enfoque holístico que integre a las especializaciones del planeamiento, así como a objetivos ambientales, de equidad, y económicos.
- Encuadramiento de las iniciativas actuales en un contexto de historia y evolución regional.
- Desarrollar un nuevo énfasis en el planeamiento físico, diseño urbano y percepción local
- Adopción de posturas más activistas o normativas.

Los elementos básicos del nuevo regionalismo subrayan la naturaleza individual de los lugares, y la naturaleza experimental de cada problema o solución. También, de acuerdo con Wheeler, "la implementación de los conceptos del nuevo regionalismo probablemente ocurrirá no a través de un gobierno regional de arriba-abajo, pero a través del incremento del capital social, instituciones, asociaciones informales, y los marcos de incentivos y mandatos entre los niveles de gobierno existentes.

Referencias crecimiento inteligente:

- APA - American Planning Association. 2002a. Background on Growing Smart: A Q & A. [Libro en línea]. <<http://www.planning.org/growingsmart/background.htm>>. [11 Junio de 2002].
- The Principles of Smart Growth. Chicago, IL: American Planning Association, 1998.
- BELZER, Dena; y AUTLER, Gerald. Transit-Oriented Development: Moving From Rhetoric To Reality. Washington, DC: Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2002.
- WHEELER, Stephen M. The New Regionalism: Key characteristics of an emerging movement. Journal of the American Planning Association, 2002, vol. 68, núm. 3, p. 267-278.
- Planning for Metropolitan Sustainability. Journal of Planning Education and Research, 2000, vol. 20, núm. 2, p. 133-145.

Investigación

El enfoque del **curso es fundamentalmente de diseño**, sin embargo considera factores globales al tema urbano, que relacionan la ciudad con el usuario y sus interacciones. Los diferentes temas de estudio están enmarcados en tópicos descritos a continuación:

- Estudio de historia de diseño urbano
- Estudios tipológicos, y morfológicos
- Estudios ambientales y su respuesta o interacción con lo urbano.
- Estudios de paisaje e imagen urbana.
- Estudios de planeamiento urbano sustentable.
- Estudios del lugar y sus nociones fundamentales
- Estudios de la cultura y sociedad local.
- Estudios de los criterios y factores que crean la noción de espacio público.
- Estudios de lo local y lo regional.
- Nuevas tendencias y prácticas en el diseño urbano.

Se trabajará en la modalidad de Taller colaborativo, exposiciones, lecturas magistrales, Visitas de existir al momento de desarrollar los temas, Exposiciones magistrales, evaluaciones continuas y acumulativas, en forma de cátedra (exposición intermedia) y examen (exposición) final. Análisis de proyectos históricos, presentados mediante seminario general, así como notas y portafolio acumulativos.

El resultado final de cada etapa de análisis, y propuesta de intervención, re diseño o diseño aplicado a un área específica o una ciudad con sus respectivas graficas y esquemas explicativos, que resuman el concepto esencial / espacial del proyecto analizado. Deberá ir acompañada del estudio previo del lugar o zona y sus elementos esenciales.

Se usarán todos recursos disponibles en el aula, es decir: Internet y sistemas de proyección, en particular para el uso de Google Earth, para visualización de estructuras urbanas relevantes al estudio, y particulares a la materia.

1. Se crearan todos los gráficos, esquemas, y modelos virtuales o físicos – todos de carácter analítico, para explorar y comprender a fondo el lugar de estudio.
2. Se compilará una memoria grafica con toda la información creada por el estudiante, y se expondrá al grupo conjuntamente con un modelo que represente el carácter fundamental y único del proyecto. Es decir una exposición del análisis del sitio, así como las interpretaciones del mismo hechas por el grupo de diseño-
3. Se creará un foro donde se discutirán los aspectos y temas encontrados durante la investigación analítica, y se creará una crítica final de los temas expuestos en clase.

Proyecto de diseño urbano

La ciudad de Quito, es una red compleja de interacciones entre varios factores - historia, cultura, uso del suelo peculiares, topografía, hábitos de uso, entre otros – Es interesante el factor de trazado urbano y uso del suelo así como la relación del usuario con la ciudad y las costumbres o ritmo de vida, muy zonificados y marcados en distintas áreas de la ciudad. Incluir estadísticas de la ciudad, área, sistemas de transporte, vías y trama urbana, densidad de uso de suelo, zonas homogéneas y heterogéneas, y límites del perímetro metropolitano.

Por tanto, el trabajo de diseño urbano del curso se enfocará en un área aproximada de 5 km² que contenga elementos esenciales e identificadores de una zona y sus funciones urbanas / espaciales. Así las potenciales áreas de estudio focalizadas son:

1. Comité del Pueblo, Quito
2. Zona y predios del actual aeropuerto M. Sucre.
3. Atucucho
4. Zona del parque La Carolina; desarrollo urbano de suelos vacantes.

Las variables particulares del diseño urbano se inscriben en:

- Análisis del sistema urbano; principios generales de la organización urbana.
- Escala urbana; intermedia, urbana, monumental, escala humana y la escala genérica aplicada en el proceso de diseño.
- Jerarquía y naturaleza de los espacios urbanos; efectos de iluminación, encierro, apertura, aspectos de diseño urbano detallado.
- Masa urbana en la forma construida: continuidad y aislamiento espacial, implicaciones sicosociales, texturas y percepción táctil de un proyecto urbano.

- Imagen y elementos del diseño urbano – revisar Kevin Lynch.
- Geometría vial y paisaje urbano; formas viales, zonas peatonales y su uso seguro con límites de velocidad reducidos, principios de diseño del paisaje y elementos peatonales urbanos. Revisar Gordon Cullen.
- Conservación urbana, con preservación histórica y enfoque de diseño orientado a la conversación general de zonas y elementos de valor histórico. Tomar en cuenta temas legales, económicos, de organización y administración de conflictos.
- Regeneración urbana; propósito, factores económicos, conflictos de la planificación; diseño de Distritos centrales financieros y de negocios, y centros o zonas para mejoría de actividades comerciales.
- Diseño urbano a nivel de detalle o micro; diseño de centralidades urbanas, corredores de transporte y barrios residenciales.
- Diseño urbano y uso del agua; elemento topográfico y del paisaje natural, su uso artificial en diseño paisajístico.
- Guías para el desarrollo urbano; zonificación, restrictiva, indicativa, desenvolvimiento y zonas para incentivo de desarrollos urbanos.
- Exposición de ejemplos de diseño urbano, para referencias de diseño y uso del suelo.
- Estudio para evaluación y viabilidad de proyectos de diseño urbano.

El análisis del sitio específico del ejercicio de diseño urbano usará los recursos y variables:

- Fotografías aérea, si es posible satelitales, y oblicuas.
- Fotografías y bocetos del sitio, que resalten elementos específicos y esenciales.
- Cartografía urbana.
- Identificación del uso actual de suelo: residencial, oficinas, servicios, cívicos, institucional, y comercial.
- De estar disponibles: censos y otra información estadística.
- Estructuras históricas, espacios e hitos.
- Red de transporte, a nivel regional de la ciudad, niveles locales, y grados de accesibilidad de estas.
- Mapeo de infraestructuras de suministro eléctrico, agua, comunicaciones y otros.
- Factores intangibles, y otros bienes patrimoniales; cultura local, historias, y asociaciones simbólicas del espacio en la cultura local y regional.

El diseño preliminar o posterior al análisis de sitio, deberá definir el alcance y propuesta del proyecto.

- Visión conceptual general que respalda la idea del diseño.
- Solución al problema o planteo del proyecto que hará del sitio intervenido sujeto de estudio.
- Esquema y disposición de la propuesta de diseño para trazado vial, espacios públicos, edificios, paisajismo, parqueos y uso de suelo propuesto.
- Conectividad de la propuesta con los barrios aledaños, y formas de acceso (peatonal, bicicleta, vehicular, transporte colectivo, otros).
- Estrategias para implementar o ejecutar el proyecto, debe incluirse actores e implicados en el proyecto, con qué recursos se dispone para la ejecución del proyecto. Imaginar escenarios potenciales luego de ejecutado el proyecto.

Condiciones de asistencia:

La asistencia es obligatoria pues es un taller presencial y cada clase requiere que el alumno tenga seguimiento de las clases completas. De modo que el proceso, así como la presentación final son fundamentales para evaluar el taller de manera integral.

Condiciones de evaluación:

No existe la modalidad de examen no rendido, no se pueden adelantar ni posponer las fechas que se acuerden para entrega de trabajos y exposiciones.

Formatos de presentación y otras indicaciones:

Los trabajos se entregaran en forma impresa ó digital, en formato PDF, en su mayor parte serán en tamaño papel A1, ó A2. Se elaborarán maquetas y otros modelos de estudio espacial urbano y de detalle.

Para recursos, ejemplos y material de clase para descargar ingresar a: <http://info.kiasmanet.com/UDLA.html>

Bibliografía.

1. CHING. D.K. FRANCIS, 1998. Arquitectura, Forma Espacio y Orden. Gustavo Gili Barcelona.
2. STEELE JAMES, 2001, Arquitectura y revolución digital. Gustavo Gili Barcelona.
3. HEARN F, 2006, Ideas que han configurado edificios. Gustavo Gili, Barcelona.
4. NORBERG SCHULZ C. 2001. Intenciones en arquitectura. 1998. GG Reprints Gustavo Gili, Barcelona.
5. ARNHEIM R. 2001. La forma visual de la arquitectura. GG Reprints Gustavo Gili, Barcelona
6. POWELL K. 2000. La transformación de la ciudad, 25 proyectos internacionales de arquitectura urbana a principios del siglo XXI, Leopoldo Blume editorial Barcelona
7. CARERI F. 2002. El andar como práctica estética. Gustavo Gili, Barcelona.
8. DOLLENS DENNIS, 2002. De lo digital a lo analógico. Gustavo Gili, Barcelona.
9. LEACH N. 2001. La an-estética de la arquitectura. Gustavo Gili, Barcelona.
10. YATES S (ED). 2002. Poéticas del espacio. Gustavo Gili, Barcelona.
11. KRAUSS ROSALIND, 2002. Lo fotográfico, por una teoría de los desplazamientos, Gustavo Gili, Barcelona.
12. HARVARD DESIGN SCHOOL. 2007. Project on the city. Taschen.
13. NORBERG SCHULZ C. 2004. Arquitectura occidental. GG Reprints Gustavo Gili, Barcelona
14. FRAMPTON K. 2000. Historia Crítica de la arquitectura moderna. Gustavo Gili, Barcelona.
15. MOSTAEDI A. Arquitectura para el arte. Instituto Monsa de Ediciones, Barcelona España.
16. BACON, Edmund. 1976. Design of Cities. Mexico: Penguin
17. LeGATES, Richard and Frederic Stout, Eds. 2001. The City Reader. London and New York: Routledge
18. LYNCH, Kevin. 1960. La Imagen de la Ciudad. Barcelona: Gustavo Gili
19. SUCHER, David. 2003. City Comforts. Seattle: City Comforts, Inc.
20. ALEXANDER, Christopher. 1979. The Timeless Way of Building. New York: Oxford University Press
21. LEACH, Neil, Ed. 1998. Rethinking Architecture. London: Routledge
22. ROSSI, Aldo. 1961. La arquitectura de la ciudad. Boston: MIT Press

Sistema De Evaluación:

1. Estudios y análisis teóricos 20% - *realizados y expuestos por cada estudiante y el grupo formado para la investigación, se evalúa la investigación.*
2. Presentaciones diarias y conversatorios %20 – *se evalúa la participación.*
3. Proyectos intermedios de análisis e interpretación urbana 20% - *evaluación total de cada equipo*
4. Proyectos intermedios de análisis, propuesta de transportes 20% - *evaluación total de cada equipo*
5. Proyecto final 20%- *evaluación total de cada equipo*