

# EL DISSENY DE LA TORXA OLÍMPICA 1992

ANDRÉ RICARD



A primera vista, hom es podia imaginar que l'encàrrec es referia simplement al disseny d'un dispositiu que permetés portar la flama tot al llarg d'un recorregut de relleus. De fet és així, però no és tan sols això, hi ha molt més. En endinsar-me en el tema, em vaig adonar que l'«operació torxa» era molt més complexa. No solament perquè el vessant funcional queda clarament sotmès al significatiu, sinó, a més a més, perquè existeix una concatenació de factors que es condicionen els uns als altres i que han de ser atesos simultàniament.

L'encàrrec tampoc no es limitava a dissenyar un sol element, sinó tres de distints. A més a més de la *torxa de mà*, que és l'element primordial, calia dissenyar una *làmpada com a reforç* de seguretat de la flama i un *pebeter d'etapa*, que és el que rep la flama al final de cada jornada del recorregut.

La part més important de l'encàrrec requeria, evidentment, en la torxa de mà. La que havien de portar els corredors i que veurien per televisió, segons que sembla, uns 3.500 milions de persones. No era possible imaginar-la com un objecte estàtic. Havia de ser part d'un tot, que inclou també el mateix atleta amb el braç enlaire i corrent. Calia imaginar-la així. Pel fet de ser la torxa un element del ritual olímpic, el disseny corresponent tampoc no podia limitar-se a resoldre el problema funcional de vehicular sense apagades la flama d'un lloc a un altre. Tota la cerimònia de la flama és un clar acte litúrgic carregat de significats. Des de l'encesa pels raigs del sol a Olímpia i la cursa per tot el país fins a l'arribada a l'estadi ple de gom a gom d'una multitud que l'aclama, tot forma part d'una litúrgia pròpia d'aquesta mena de «religió» que és l'olimpisme. És important que la «lectura» que es faci d'aquest objecte portador de la flama sigui coherent amb el que ha de significar. La torxa té una forta càrrega simbòlica pròpia dels objectes sagrats. En dissenyar-la, cal enfocar-la amb una actitud creativa semblant a la que s'adoptaria si es tractés d'una custòdia o d'un calze.

Encara que dissenyar una torxa olímpica és un encàrrec atípic, el planteig és bastant similar al de qualsevol altre programa de disseny. Sempre es tracta de saber afrontar els problemes d'índole funcional i estètica. En aquest cas també coexistien les exigències de la funció —una torxa no deixa de ser un dispositiu funcional que ha de vehicular una flama sense que s'apagui— i les exigències expressives, perquè és un objecte que ha de reflectir una època determinada i una cultura determinada. Havien de seguir-se les pautes habituals, potser amb una mica més de tensió creativa per la gran responsabilitat que aquest encàrrec comportava.

També en aquest cas, com en qualsevol altre objecte de disseny, hi havia un client i un usuari. El «client» era la ciutat de Barcelona, representada pel COOB, i l'«usuari», el moviment olímpic. Com sempre que s'inicia un procés de disseny, calia conèixer bé totes dues parts per a no traïr l'una i alhora atendre els requeriments de l'ús de la segona. El meu «client», jo el coneixia bé, era la meua ciutat. L'«usuari», menys.

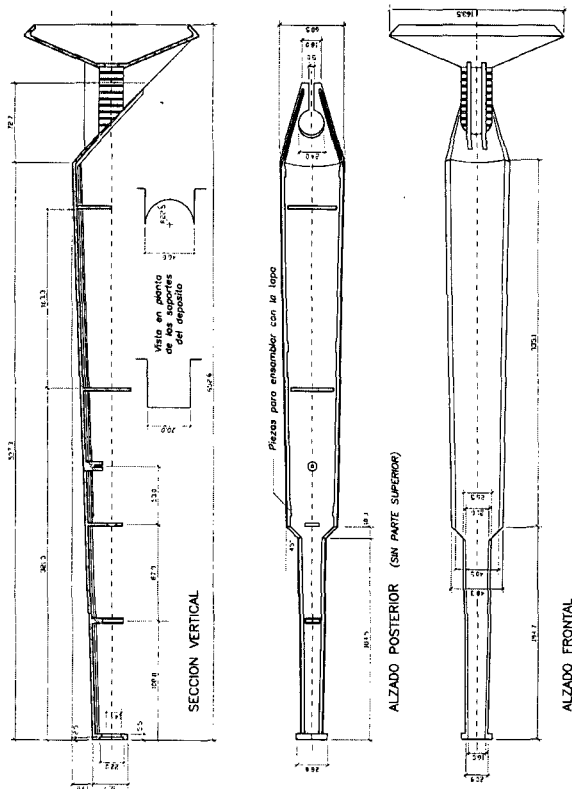
ANDRÉ RICARD

Dissenyador industrial. Autor de *Diseño ¿por qué?* (1982) i *Hablando de diseño* (1989). Premio Nacional de Diseño. Autor de la torxa olímpica.

Diseñador industrial. Autor de *Diseño ¿por qué?* (1982) y *Hablando de diseño* (1989). Premio Nacional de Diseño. Autor de la antorcha olímpica.

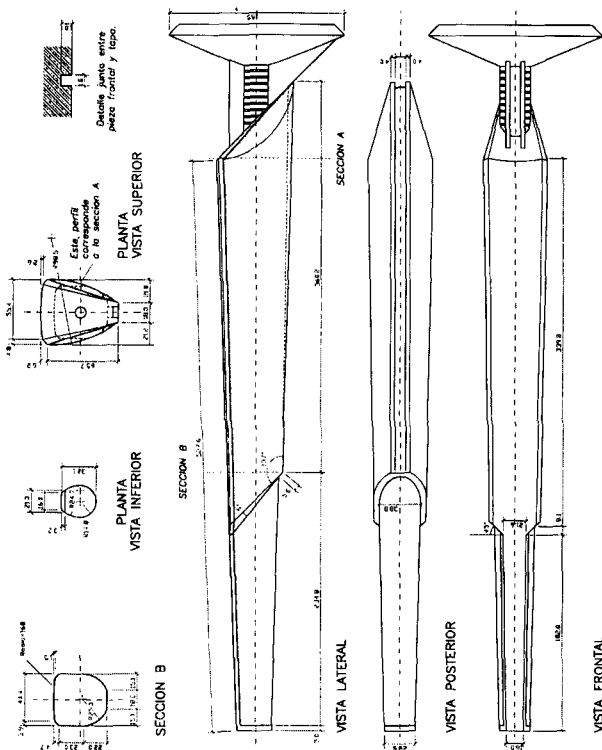
Industrial designer. Author of *Diseño ¿por qué?* (1982) and of *Hablando de diseño* (1989). National Design Prize. Author of olympic torch.

ESTUDIO RICARD Cliente: COOB.82 Código: 01ANTO13 Fecha: 29-05-91  
 Modelo: ANTORCHA OLIMPICA Plano: PIEZA FRONTAL Escala: 1/2



1.2

ESTUDIO RICARD Cliente: COOB.82 Código: 01ANTO16 Fecha: 30-01-91  
 Modelo: ANTORCHA OLIMPICA Plano: ALZADOS CONJUNTO Escala: 1/2



Em vaig entrevistar amb distintes personalitats vinculades al moviment olímpic i em van cridar l'atenció l'entusiasme i la reverència que sentien per l'olimpisme. Sembla que era costum que cada atleta portador de la torxa se la quedés en acabar el seu relleu. No es tractava, doncs, de dissenyar una torxa única, sinó que n'hi havia d'haver tantes com corredors. També va quedar clar que els símbols bàsics que havia de portar la torxa serien l'emblema de l'Olimpíada (on ja figuren les anelles olímpiques), el número ordinal de l'Olimpíada i el nom de la ciutat, amb l'any. Vaig descobrir també que la cerimònia de la torxa no s'introduí en el ritual olímpic fins als Jocs de Berlín l'any 1936 i que la torxa és un símbol més antic que el logotip o la mascota, que són relativament recents.

Era important, també, conèixer allò que en termes comercials s'anomena «la competència». No em refereixo a la torxa que Philippe Starck havia creat per als Jocs d'Hivern d'Albertville, sinó a les torxes dels Jocs Olímpics anteriors. Vaig visitar el Musée Olympique de Lausana, on vaig poder veure i manejar totes les torxes que fins al moment s'havien creat per a tots els Jocs anteriors. Vaig passar una tarda manejant-les i fent un croquis ràpid de totes, perquè ja volia endur-me dades per poder-hi continuar pensant a l'espera de rebre els documents fotogràfics. Per completar aquesta fase informativa, el COOB em facilità també una àmplia informació de caràcter tècnic sobre les torxes de Los Angeles, Calgary i Seül.

Completada aquesta fase de documentació i assessorament que em permeté conèixer les prestacions que s'exigien a la torxa, i també copsar l'essència del seu significat, arribà el moment d'imaginar els possibles enfocaments que es podien adoptar. No havia de ser fàcil imaginar una forma innovadora que es diferenciés de les formes de les torxes habituals i que, alhora, tingués el nivell de dignitat exigida a aquest tipus d'objecte-signe. La forma emet, per si sola, un missatge determinat, i encetar aquest missatge era, precisament, allò en què se centaven l'interès i el repte que comportava aquest disseny.

Eren possibles diferents enfocaments. El més segur, encara que el menys creatiu, consistia a adoptar una solució continuïsta. La que van seguir, amb lleugeres variants, Londres, Cortina, Squaw Valley, Los Angeles i fins i tot l'última de Seül. És a dir, adoptar la forma d'una torxa tradicional com la de l'estàtua de la Llibertat. Si aquesta solució es portava a terme amb materials nobles i bons acabats, seria, sens dubte, una solució que no presentaria cap problema d'acceptació, però que tampoc no significaria cap aportació creativa. Encara que no vaig rebre cap indicació ni cap mena de suggeriment del COOB ni del president del COI, vaig suposar que això no era pas el que s'esperava de mi. Barcelona, que s'havia distingit pel seu especial interès per innovar en tot el que s'estava fent per a aquests Jocs, mereixia una torxa que també marqués una diferència.

Un altre possible enfocament era exactament l'oposat: la fugida endavant. Crear una torxa en franca ruptura amb

la tradició, xocant, tant per la seva forma com pel seu sistema de combustió. Em va semblar que aquest enfocament hauria estat oportunista i poc adequat per a un objecte amb aquest carisma. Un objecte s'entén com a simbòlic si posseeix certs signes establerts que són, precisament, els que el doten d'aquesta càrrega significativa. Si se'n prescindeix totalment, deixa de ser el símbol que hauria de ser i no val com a tal.

Era clar que es tractava de fer una torxa aplicant-hi les pautes del disseny. És a dir, assumint les exigències funcionals i a la vegada les significatives pròpies d'aquell objecte. La torxa s'havia d'inserir d'una manera coherent en les pautes del ritual olímpic, que, com tota cerimònia litúrgica, és, de fet, allò que justifica la mateixa existència de l'objecte. No era, doncs, qüestió d'inventar unes noves maneres de portar el foc, amb làsers o qualsevol altra tecnologia punta, ni de crear formes bigarrades que no s'haurien relacionat gens amb allò que la gent entén que és una torxa. Havien d'existir un bàcul i una flama, àmplia, visible, onejant com una oriflama. No era possible fer un planteig de «disseny experimental», que hauria desfigurat, anul·lat, tota la màgia d'aquesta cerimònia. El disseny d'un objecte es considera encertat quan resol correctament totes les funcions que aquest ha d'acomplir. Hi ha casos, com aquest, en què el valor de l'objecte com a signe és part essencial de la seva funció.

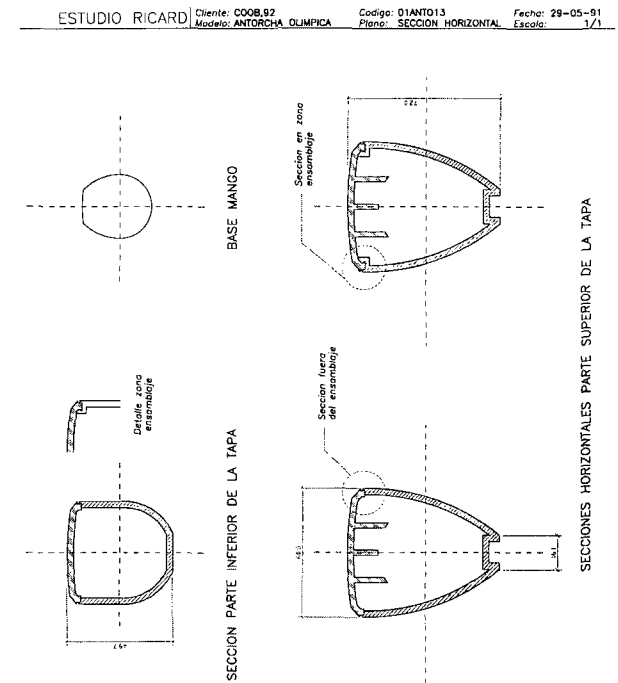
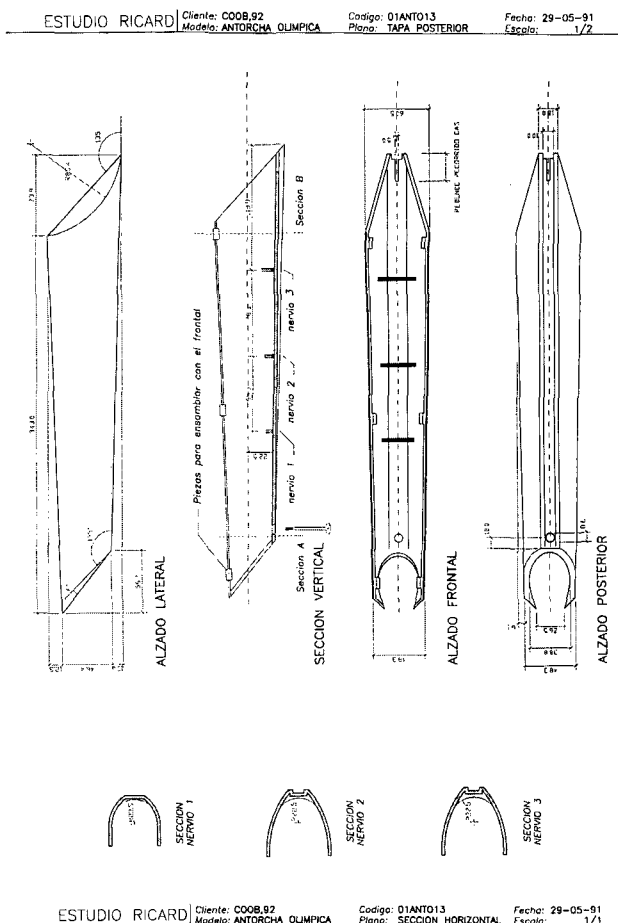
Les idees que pogués anar concebant preferirien certes formes i materials, però no es podria definir res en ferm, perquè tot era condicionat pel sistema de combustió, que encara estava per decidir. Aquest dispositiu funcional variaria de grandària i permetria diferents materials segons el tipus de combustible que s'hi utilitzés. La forma d'una torxa que funcionés amb combustible líquid no seria igual a la que utilitzés gas o pólvora. Així, doncs, abans que pogués perfilar-se la forma de la torxa, calia concretar el combustible que s'hi utilitzaria, en la mesura que aquest combustible en condicionava la forma.

Però també, al seu torn, resultaria difícil decidir el tipus de sistema de combustió sense conèixer prèviament quin sistema de relleus s'adoptaria. Era una decisió que podia afectar el sistema de combustió i també el disseny de la torxa, perquè no seria el mateix si aquesta havia de ser recarregada pel camí que si hi havia una nova torxa a cada relleu, suposant que es respectés la tradició segons la qual cada atleta es guarda la seva torxa com a record.

### EL NOMBRE DE TORXES

Per decidir aquesta important qüestió, es van tenir en compte els múltiples factors que la condicionen, tant se val que siguin fruit de la tradició o de la necessitat operativa.

El ritual de la flama consisteix en el fet que aquesta arribi a l'estadi olímpic de Montjuïc després d'haver recorregut tot el país mitjançant relleus. És a dir, s'han de



133

cobrir uns 6.000 km segons un itinerari prèviament fixat. Per tal que hi puguin participar molts portadors i de totes les edats i condicions, el recorregut de cada relleu ha de ser curt, d'un quilòmetre o fins i tot menys. El temps esmerçat se situa entre deu i vint minuts, segons el corredor. També és important que la torxa sigui lleugera (màxim, un quilo i mig). Aquesta dada, que s'havia de tenir en compte en elegir els materials per a fabricar-la, també exigia que les càrregues de combustible fossin mínimes, tot i que havien de ser suficients perquè no s'esgotessin abans del final de cada relleu. Per a això calia que cada corredor estrenés una càrrega.

Per molt que en una torxa olímpica l'atenció se centri en les línies externes de la seva forma, la seva raó de ser continua essent la flama que porta. Una flama que ha d'arribar a bon fi a desgrat dels múltiples entrebancs que poden sorgir durant el recorregut.

Encara que el COOB havia de decidir finalment quin sistema de combustió s'utilitzaria, no li era possible basar-se en la documentació de què disposava sobre torxes anteriors perquè aquesta demostrava que no existia un combustible estàndard. Alguns havien preferit el gas, d'altres el petroli, i fins i tot —com en el precedent de Seül— la pólvora. Calia fer un estudi exhaustiu de tots els possibles sistemes abans d'adoptar una decisió. El COOB confià aquesta tasca a la Càtedra de Projectes de l'Escola d'Enginyers de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). En principi existien tres menes de combustibles possibles: carburant sòlid (pólvora o uns altres sòlids), gas (butà o altres gasos) i líquid (petroli, alcohol, oli o uns altres líquids). La meua sorpresa fou molt gran quan una de les primeres coses que se'm van demanar fou que dibuixés la forma de la flama que em pensava que havia de tenir la torxa i que també hi posés el color. Era una pregunta que, per molt sorprenent que resultés, era ben lògica, perquè calia fixar un objectiu concret per a la investigació. Se'm demanava una flama *à la carte*. Vaig dibuixar una flama onejant i vermellenca. Aquest primer croquis significà, de fet, la primera decisió de «disseny» que vaig adoptar per a aquesta torxa. La forma de la flama també és una part integrant del disseny. No ens imaginem una torxa com un bàcul estàtic i inert, sinó com un objecte que aconsegueix la seva autèntica dimensió quan és portat encès i el veiem moure's. També vaig haver de concretar la forma que tindria el capçal de la torxa, a fi que les proves poguessin realitzar-se en condicions adequades. Vaig elegir la forma de platet cònic. Aquest fou un pas més, sense possibilitat de retorn, en el disseny de la torxa.

L'elecció del combustible fou el resultat d'un estudi laboriós en què calgué tenir en compte la fiabilitat del carburant, tant per a mantenir la flama encesa enfront de les inclemències del temps (vent o pluja) com perquè no representés un perill per als qui manegen la torxa. Són, doncs, distints els factors que entren en joc i que han de valorar-se a l'hora d'elegir el sistema de combustió.

Es van estudiar diversos combustibles capaços de pro-

duir la flama requerida i que allora fossin fiables. Una primera idea suggestiva fou usar un combustible líquid a base d'alcohol o oli. Resultava molt ecològic i mediterrani, però no era el més idoni per a garantir l'estabilitat de la flama enfront de les inclemències del temps. Es van provar uns altres sistemes amb pólvora. Finalment s'optà pel gas, que permet un millor control de la flama i un més fàcil emmagatzematge del combustible.

## EL DISPOSITIU FUNCIONAL

Per realitzar les proves amb el gas, es muntà un rudimentari sistema de cremador que permetia jutjar la qualitat i l'estabilitat de la flama en condicions extremes, però que en cap cas no podia servir de model per a la seva aplicació a la torxa definitiva. Calia que un altre equip prengués el relleu i desenrotllés, pel que fa al prototip, un dispositiu funcional amb un cremador i una càrrega de gas que tinguessin unes característiques idèntiques a les que es muntarien a la torxa. El COOB encomanà aquesta feina a l'oficina tècnica de Catalana de Gas, que ja ens havia assessorat en les proves de combustible.

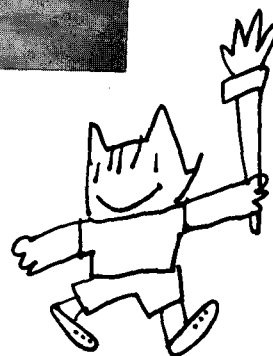
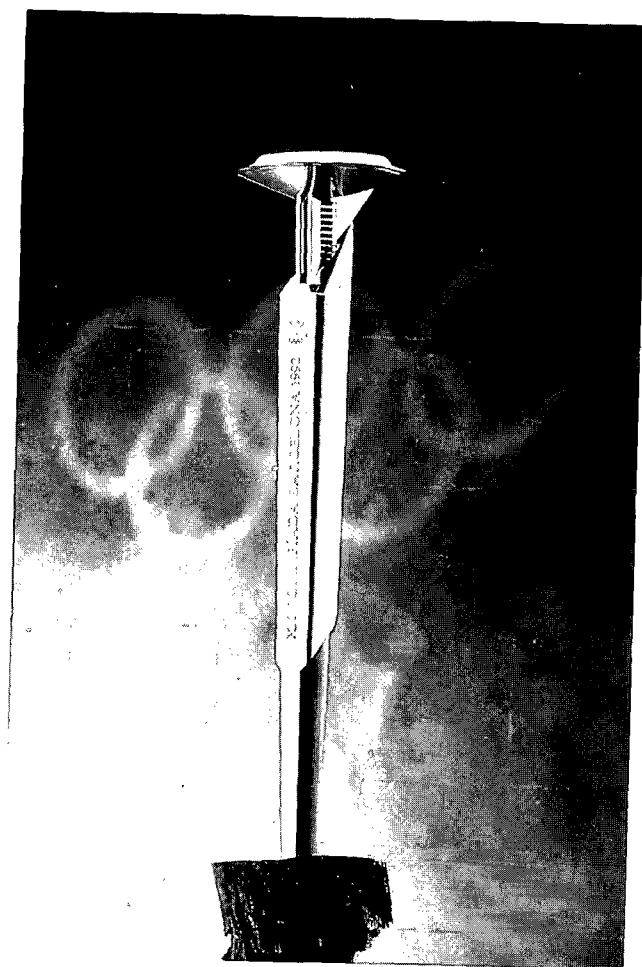
Amb aquestes dades, Catalana de Gas va iniciar un procés d'estudi fins a aconseguir un prototip que complís els requisits necessaris, és a dir, la mena de flama desitjada, com també la garantia que romandria encesa sense problemes durant els vint-i-cinc minuts exigits.

S'havien de considerar els problemes de seguretat per als portadors de la torxa, i també els de la influència que hi podrien exercir la temperatura ambiental i la pressió atmosfèrica. Es consultà el mapa edic nacional i es retingué la dada que la velocitat del vent que havia de resistir la flama era de 50 km/h. En conseqüència, es van fer assaigs amb un ventilador centrífug i es demostrà l'estabilitat de la flama en el prototip definitiu.

Així va ser com, un dia, a l'oficina tècnica de Catalana de Gas, vaig poder veure com s'alçava una flama que tenia la forma que havia imaginat i que corresponia a la que, al començament, havia dibuixat.

L'estudi detingut dels temes relatius al tipus de relleus i al sistema de combustió va aportar moltes dades complementàries sobre qüestions funcionals. Obligà a definir certs aspectes, com, per exemple, la forma del capçal, per a poder realitzar les proves de combustió. Amb tot, encara faltava decidir molts aspectes de la forma general de la torxa.

Vaig passar setmanes obsedit per aquests problemes, manejant més documentació, parlant, fent apunts, deixant flotar vagues impressions. Tot això em permetia anar penetrant més a fons en el cor del tema. El que sí que anava quedant clar era allò que no podia ser. Sabia que, finalment, trobaria una manera convincent d'abordar la forma, però encara no sabia com materialitzar aquestes intencions concretament. Els meus propòsits podien fins i tot concretar-se en una sèrie d'enunciats. Volia que la torxa



de Barcelona 1992 fos en certa manera diferent. Em semblava important que es distingís de les altres creades fins aleshores. També volia que tingués molta qualitat estètica, que fos un objecte bell; que la seva forma fos inconfusiblement contemporània, encara que sense seguir cap estil determinat. Havia d'expressar el que és la Barcelona d'avui amb una imatge, sintonitzant amb el disseny de qualitat que en la nostra ciutat es prodiga. Finalment, havia de ser coherent amb la línia de la meua obra i no sacrificar res a la galeria.

De mica en mica, i com a conseqüència d'aquests *inputs* que anava emmagatzemant a nivells més o menys conscients, van anar emergint, d'una manera imaginativa espontània, idees de possibles planteigs formals. Aleshores no els vaig intentar valorar; simplement els vaig retenir, tot fent ràpids esbossos de les seves característiques diferencials. Vaig arribar a tenir dotzenes de pàgines plenes de croquis, de vegades només d'algun detall o d'un acabat. Pàgines que revisava de tant en tant, tot veient com, d'una manera intuïtiva, certes idees anaven reapareixent com si fossin les que reflectien més bé allò que encara era incapaç d'expressar. Vaig anar veient camins que s'acostaven a allò que perseguia. En un moment donat vaig observar que, entre múltiples croquis, una idea tornava moltes vegades. Era dotar de direccionalitat el cos mateix de la torxa, és a dir, que no fos, com totes havien estat fins aleshores, un cos de revolució. Era una idea que, a més de diferenciar-se d'una manera molt significativa, tenia la seva lògica. La torxa assenyalaria així el seu nord propi, Barcelona. Una altra idea que sobresortia era que el capçal tingués la forma d'un pebeter. La torxa anunciaria així la destinació final de la flama en el pebeter de l'estadi. També vaig veure clar que el material havia de ser alumini cromat, el metall i el color que caracteritzen la nostra època. Van anar emergint amb força les formes triangulars i còniques, amb preferència a les cilíndriques i cúbiques, perquè no solament no s'allunyaven de les torxes anteriors, sinó que a més a més suggerien alguna cosa així com àmfores, tenien una connotació molt mediterrània. D'aquesta manera es va anar decantant una idea mestra entre totes les que estava debatent. En un moment determinat, vaig trobar una forma en la qual es reunien d'una manera coherent totes aquestes característiques que em semblaven importants.

Així van anar evolucionant els plans inicials registrats a l'ordinador. Calia comprovar si alguna de les variacions exigides per uns no entrava en conflicte amb les d'uns altres. Així que la forma s'estabilitzà en una solució viable, vam poder veure a l'ordinador imatges en tres dimensions de l'aspecte que tindria la torxa. Corresponien plenament a allò que havia estat imaginant. Basant-nos en aquesta seguretat, es realitzà una primera maqueta de volum. Per fi vam poder tenir la torxa a la mà, aixecar-la. Una torxa de fusta, la forma de la qual ja complia totes les premisses, tant pràctiques com estètiques. Podia ja iniciar-se la posada en marxa de la maqueta definitiva, que seria la que, en el seu moment, presentaria al COOB.

Restava una qüestió pendent: la dels símbols que havia de portar la torxa. El COOB havia aprovat el suggeriment que li havia fet d'inscriure a la torxa només «XXV OLIMPÍADA BARCELONA 1992» i el logotip. Aquesta fórmula permetia unificar en un sol enunciat el bilingüisme necessari. Malgrat tot, era un text llarg, que calia fer cabre a la cara frontal. En optar per la forma direccional, sabia que qualsevol inscripció havia de ser-hi. Vaig parlar amb Josep Maria Trias per tal que, com a creador de tota la imatge gràfica dels Jocs, dissenyés aquest text. Vam coincidir a pensar que la inscripció en vertical seria molt més indicada i que una lletra lapidària era la que pertocava a un objecte amb aquest carisma. De fet, fou Trias el primer, a part el meu propi equip, que sabé com seria la torxa.

## LA TORXA FINALISTA

A finals de gener de 1991 disposàvem ja d'uns plans en què la forma era ja la definitiva. La torxa tindria 66 centímetres d'alt i pesaria 1 quilo 200 grams. La integrava una estructura autoportant d'alumini injectat en la qual s'acobraven: el *capçal* a la part alta, una *tapa posterior* que protegia el dipòsit de combustible, a la part central, i l'*empunyadura* a la part baixa.

Amb totes aquestes dades i tots aquests plans, es pogué començar la realització del que havia de ser la maqueta definitiva, en la qual veuríem exactament com seria allò que havíem estat dissenyant. Fou a mitjan febrer de 1991 quan vaig poder veure materialitzades les meves idees en una torxa perfecta en tots els seus detalls.

Recordaré sempre amb quina emoció vam obrir la caixa que contenia la maqueta definitiva. Era l'hora de la veritat. El punt final d'un llarg procés de gestació que partia dels primers esbossos i acabava en aquesta maqueta. Havien passat molts mesos d'ençà que em vaig decidir a desenrotllar aquesta idea i no una altra. Uns mesos en què l'enfocament imaginat s'havia anat obrint camí fins a arribar a ser realitat. És ben cert que resolent problemes puntuals i retocant detalls s'arriba a oblidar la visió de conjunt. De sobte, aquell dia, el resultat de tants esforços era allà, a punt de revelar-se. Encara que l'ordinador ens n'havia mostrat imatges convinents i n'havíem vist volums satisfactoris, ara veuríem la torxa tal com seria en la realitat, amb tots els seus detalls i la qualitat dels materials, tal com el 1992 la veurien milions de persones. ¿Correspondria plenament al que esperàvem? La sort ja havia estat tirada, ja no era possible fer marxa enrera. Va ser molt excitant veure aparèixer aquella forma rutilant entre els papers que la protegien. Potser l'emoció ens abassegava massa per a ser equànimes, però ens va semblar magnífica.

El dia 13 de març, cinc-cents dies abans de la celebració dels Jocs, es presentà la torxa als mitjans de comunicació a l'estadi de Montjuïc. El 4 de setembre de 1991

s'inaugurava al Musée Olympique de Lausana una exposició sota el títol «La Torxa Barcelona 1992», en la qual s'exposava la maqueta voltada de documents relatius al procés de disseny.

Paral·lelament al disseny de la torxa, també s'estaven creant els altres objectes que formaven part de l'encàrrec: la làmpada de seguretat i el pebeter d'etapa.

En tota cursa de relleus s'ha de preveure la possibilitat que, durant el recorregut, sorgeixin contratemps que apaguin la torxa que es porta en aquell moment: una caiguda del corredor, una fallada del sistema de combustió, per exemple. Per això, a més a més de la torxa iniciadora de la cursa, també s'encenen a Olímpia tres làmpades de seguretat que garanteixen que en qualsevol circumstància hi haurà sempre una flama original amb què es tornarà a encendre la torxa. Aquestes flames que cremen discretament en les làmpades de seguretat tenen el mateix valor simbòlic que la que oneja a la vista del públic a la torxa.

Són una reserva de seguretat que garanteix que serà una autèntica flama encesa a Olímpia la que arribarà i encendrà el gran pebeter que presideix els Jocs. Aquestes làmpades serveixen, també, per a transportar la flama en els trams de recorregut en què calgui viatjar per mar o per aire.

El model adoptat per al disseny d'aquestes làmpades és el que utilitzaven els minaires. Considerem que havien donat proves suficients de la seva fiabilitat. Fou a Astúries on, finalment, vam trobar els que encara eren capaços de fabricar-les. Sembla que ara ja no s'utilitzen.

Partint del principi funcional que posseeixen, les vam modificar perquè s'ajustessin més a l'ús especial que havien de tenir. Vam augmentar la capacitat del seu dipòsit de combustible, vam canviar el sistema d'obertura i la grandària del vidre, perquè el seu objectiu ja no era fer claror i sí, en canvi, tornar a encendre una torxa. Tal com estaven construïdes, amb un vidre ample i una flama inaccessible, l'operació de reencesa era difícil. També vam demanar que hi hagués un dispositiu que permetés elevar la metxa sense necessitat d'obrir la làmpada, perquè haurien d'estar enceses contínuament les vint-i-quatre hores del dia durant més de quinze dies.

Havent calculat que el contingut en combustible de cada làmpada duraria, com a mínim, vuit hores, serien tres les làmpades que portaria la caravana de seguiment de la cursa. D'aquesta manera, reposant el combustible en una cada vuit hores, per ordre cronològic, una possible fallada de manteniment durant els quinze dies del recorregut admetria solució. Sempre es mantindria la flama en les altres dues. Al combustible se li demanava que no fes fum en cremar-se, perquè aquestes làmpades estarien sempre dins d'algun vehicle, i que fos de fiabilitat completa en un sistema de combustió amb metxa. Després d'assajar diverses opcions de combustibles líquids, els tècnics van aconsellar el querosè.

L'altre element que també calgué dissenyar fou el pebeter d'etapa. Cada dia la cursa de relleus acaba en una ciutat en la qual se celebra un acte de recepció de la flama

encenent-hi un pebeter que romandrà encès durant hores. Aquesta flama hauria de ser més gran i molt visible per al públic. Per això es va dissenyar un pebeter que acolliria la flama de manera cerimoniosa. Aquest pebeter és un monòlit de granit rematat per un capçal com el de la torxa, però d'unes dimensions molt més grans. Porta una inscripció referida a l'esdeveniment i el logotip dels Jocs.

En conclusió: com ja he dit, el disseny de la torxa haurà estat un dels més importants de la meua vida professional, no solament pel significat que aquest objecte té per si mateix en el ritual olímpic, sinó també pel fet de ser la ciutat de Barcelona qui me'l va encarregar.